THÈSE

POUR

LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LE BLOCUS

DE

L'ILE DE FORMOSE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le 25 Mars 1903, à 2 heures 1/2

PAR

Ernest RAGOT

Président : M. RENAULT.

Suffragants : MM. PILLET. PIÉDELIÈVRE. *professeurs.*

IMPRIMERIE A. MELLOTTÉE

CHATEAUROUX, 2, RUE GUTENBERG

PARIS, 148, RUE LEGENDRE

—

1903

LE BLOCUS DE L'ILE DE FORMOSE

INTRODUCTION

Les États étant, par leur nature même, des personnes morales indépendantes les unes des autres et agissant dans la pleine souveraineté de leurs actes, sont susceptibles, comme tels, de se voir séparer par des différends. Comme il n'y a pas au-dessus d'eux cette autorité suprême qui existe au-dessus des citoyens dans chaque état, ces différends ne peuvent être réglés, dans l'état actuel du droit, qu'entre les adversaires eux-mêmes.

Tout d'abord ils entrent en pourparlers, leurs représentants présentent leurs réclamations, discutent, l'un expose le bien-fondé de sa demande, l'autre montre le fondement de son droit. La plupart du temps les choses s'arrangent dès ces premières démarches ; mais il n'en n'est pas toujours ainsi ; il peut arriver que l'État défendeur soit rebelle à toute concession au profit de l'État demandeur. Il n'y a plus alors qu'un moyen pour l'État lésé, se faire justice lui-même ; de là naît une nécessité extrême l'emploi de la force, la guerre. Mais la guerre est une chose trop dangereuse pour pouvoir être tentée impunément et de propos délibéré ; pour le vainqueur c'est la

ruine ; pour le vaincu, c'est l'écrasement. Aussi, poussé par la crainte de tels maux, poussé la plupart du temps par des embarras presque toujours politiques, l'État lésé fera emploi de sa force, sans déclaration de guerre, afin de prendre des garanties. Il fera impression sur l'État adverse, il pèsera sur l'esprit des habitants qui à leur tour pèseront sur les déterminations de leur gouvernement ; c'est là, la politique de représailles. Il existe plusieurs formes de représailles, nous ne nous occuperons que du blocus pacifique.

Qu'est-ce donc tout d'abord qu'un blocus ? M. Fauchelle [1] nous en donne une définition : « Le blocus maritime est une mesure de guerre qui consiste à cerner un port ou une portion de côtes au moyen de forces navales permanentes de façon à empêcher toute communication et principalement tout commerce avec le dehors par la voie de la mer. » Tel était le blocus maritime à longine, une mesure de guerre et rien de plus. Mais depuis le commencement du XIXe siècle, il s'est introduit dans les habitudes internationales un usage qui a fini par y conquérir droit de cité, et qui a permis de faire des blocus maritimes sans déclaration de guerre ; on les a appelés blocus pacifiques, suivant l'expression de Hautefeuille.

Certaines nations, soit dans un intérêt supérieur assurément très louable d'humanité, soit qu'elles fussent pressées par des difficultés d'ordre intérieur ou extérieur, ont employé cette mesure au règlement pacifique des litiges internationaux.

1. Du blocus maritime.

Il suffit de remonter à peine au premier quart du XIXe siècle pour en trouver la première application. En 1827 à l'occasion du soulèvement de la Grèce, la France et l'Angleterre intervinrent et bloquèrent la flotte turque dans la rade de Navarin.

Ce premier pas franchi, les puissances européennes marchèrent rapidement dans la nouvelle voie qui venait de leur être tracée. En 1831 Le Tage est forcé, Lisbonne bloquée, un ultimatum déposé et ratifié dans la même journée. Deux ans après, la France et l'Angleterre bloquaient les côtes de la Hollande, sans pour cela se considérer comme belligérantes. En 1838 les côtes du Mexique et celles de la République Argentine étaient bloquées par la France en pleine paix. En 1850, l'Angleterre bloquait la Grèce, en 1860 Messine et Gaëte.

Tels étaient jusqu'en 1884 les cas où cette mesure avait eu l'occasion d'être appliquée. Allait-on continuer dans cette voie ? Allait-on retourner en arrière et renoncer à une mesure qui, sans causer de grands maux, pouvait être féconde en résultats heureux, il n'en fut rien. La France fit le premier pas, en 1884 elle déclarait bloquées toutes les côtes ouest et nord de l'Ile de Formose.

Mais avant d'entrer dans l'étude proprement dite de ce blocus, qu'il nous soit permis de retracer les événements politiques qui l'ont précédé. Nous verrons ainsi comment la France fut amenée à exiger l'exécution d'un traité régulièrement conclu ; comment, cette exécution ayant été refusée, elle dut en arriver à des représailles qui elles-mêmes donnèrent naissance au blocus de Formose.

PREMIÈRE PARTIE

ÉVÉNEMENTS QUI ONT PRÉCÉDÉ LE BLOCUS DE L'ILE DE FORMOSE

CHAPITRE PREMIER

LA QUESTION ANNAMITE

Lorsque après 1870 la France sortit enfin de la terrible crise qu'elle venait de traverser, elle chercha à s'ouvrir des débouchés dans l'Extrême-Orient. Elle possédait déjà la Cochinchine, mais pour que cette colonie fut prospère il fallait qu'elle communique avec le Yunnam et qu'on put remonter jusqu'en Chine. La route du Song-Coï au Tonkin ayant été reconnue la plus courte, Francis Garnier organisa une petite expédition ; devant l'accueil hostile du vice-roi du Tonkin il s'empara d'Hanoï, mais mourut dans une embuscade sans pouvoir aller plus avant dans son exploration.

Sur ces entrefaites un traité fut signé le 15 mars 1874 entre la France et l'Annam. Ce traité stipulait « paix et amitié perpétuelle entre la France et le royaume d'Annam ». L'article 2 créait de toutes pièces un véritable protectorat de la France sur l'Annam.

Art. 2. — « Son Excellence le Président de la République française, reconnaissant la souveraineté du roi de l'Annam vis-à-vis de toute puissance étrangère quelle

qu'elle soit, lui promet aide et assistance et s'engage à lui donner sur sa demande et gratuitement l'appui nécessaire pour maintenir dans ses États l'ordre et la tranquillité, pour le défendre contre toute attaque et pour détruire la piraterie qui désole une partie des côtes du royaume. » L'article 3 était encore plus explicite sur ce protectorat. « En reconnaissance de cette *protection*, S. M. le roi de l'Annam s'engage à conformer sa politique extérieure à celle de la France et à ne rien changer de ses relations diplomatiques actuelles. Cet engagement politique ne s'étend pas aux traités de commerce mais dans aucun cas, S. M. le roi de l'Annam ne pourra faire avec une nation quelle qu'elle soit de traité de commerce en désaccord avec celui conclu entre la France et le royaume de l'Annam et sans en avoir préalablement averti le gouvernement français. »

C'était donc un traité de protectorat pur et simple, mais ce n'était pas que cela ; l'article 2 contenait autre chose qu'une promesse de protection, il renfermait une « reconnaissance de la souveraineté du roi de l'Annam vis-à-vis de toute puissance étrangère quelle qu'elle soit ». C'était un coup direct porté à la suzeraineté de fait que la Chine n'avait cessé de proclamer sur l'Annam. De là naquit l'antagonisme entre la France et la Chine.

Ce traité signé, la Concorde entre la France et l'Annam ne fut pas de longue durée ; on ne s'entendit bientôt plus et cette mauvaise entente ne fit encore que s'aggraver de ce fait que le gouvernement français n'exigea l'exécution du traité qu'en 1879. L'Annam n'avait cru qu'à un traité d'amitié et d'alliance éventuelles. La France le considérait

comme un traité de protectorat effectif. Ce fut alors que le conflit éclata ; l'Annam prétendit empêcher l'entrée des troupes françaises sur son territoire, la France forte du traité de 1874 voulut l'y contraindre et l'on arriva à l'expédition du commandant Rivière.

Jusqu'ici comme on a pu le voir le dissentiment n'avait existé qu'entre l'Annam et la France ; en apparence la Chine était puissance étrangère au conflit, en fait elle en fut l'âme. Des désordres graves ayant éclaté au Tonkin, la Chine, forte de la suzeraineté qu'elle prétendait avoir sur l'Annam, envoya des troupes au Tonkin pour rétablir l'ordre. C'était une violation du traité de 1874 qui avait donné ce rôle à la France en l'arrachant à la Chine.

Lasse de cette situation fausse, la France se résolut à agir ; le commandant Rivière partit de Saïgon pour le Tonkin. Il avait reçu comme mission d'exiger purement et simplement l'exécution du traité de 1874. Après avoir pris Hanoï le 26 mars 1882, il se vit enfermé dans cette ville, et fut tué dans une sortie.

C'était un échec qu'il fallait venger, l'amiral Courbet prit le commandement du corps d'expédition et marcha sur Son-Tay qu'il prit. Des renforts considérables ayant été envoyés au Tonkin le commandement en chef passa alors au général Millot. Après la prise de Bac-Ninh, Hong-Hoa et Tuyen-Quau, la Chine ayant fait des ouvertures de paix celle-ci fut conclue à Tien-Tsin le 11 mai 1884. Quant à l'Annam après le bombardement de son port de Thuan-An par l'escadre de l'amiral Courbet, il avait demandé la paix qui avait été signée à Hué le 25 août 1883.

CHAPITRE II

LE TRAITÉ DE TIEN-TSIN (11 MAI 1884).

Le traité de Tien-Tsin, qui mettait fin au différend franco-chinois, fut signé le 11 mai 1884. Ce n'était pas, à vrai dire, un traité définitif puisque le préambule disposait que cet arrangement n'était « qu'une convention préliminaire dont les dispositions devaient servir de base à un traité définitif ».

La France s'engageait « à respecter et protéger contre toute attaque d'une nation quelconque, en toute circonstance les frontières sud de la Chine limitrophes du Tonkin » (art. 1er). En retour (art. 2), » la Chine, rassurée par les garanties formelles de bon voisinage, qui lui étaient données par la France, quant à l'intégralité et à la sécurité de ses frontières, s'engageait à retirer *immédiatement* sur les frontières toutes les garnisons chinoises du Tonkin et à respecter dans le présent et dans l'avenir les traités directement faits ou à faire entre la France et la cour d'Annam ». C'était là l'abandon par la Chine de sa politique séculaire vis-à-vis de l'Annam et une renonciation

formelle à la suzeraineté qu'elle prétendait avoir sur cette dernière puissance.

Enfin l'article 5 prévoyait la nomination des plénipotentiaires pour la rédaction du traité définitif et fixait un délai de trois mois pour leur réunion.

Conformément aux usages diplomatiques, le texte français devait faire foi.

Ce traité, véritable coup de main diplomatique suivant l'expression du commandant Fournier lui-même, fut communiqué le lendemain aux Chambres par J. Ferry, président du Conseil des ministres et ministre des Affaires étrangères et il ajouta pour montrer combien on pouvait avoir foi en un traité fait en de semblables conditions. « Le négociateur français a dîné chez le vice-roi ; Li-Hung-Chang dîne aujourd'hui au Consulat de France qui a été pavoisé aux couleurs françaises et chinoises et qui sera illuminé toute la soirée [1]. »

Tout semblait pour le mieux, le Tonkin allait être évacué par les troupes chinoises, la Chine renonçait à sa suzeraineté sur l'Annam et consentait à ouvrir le fleuve Rouge au commerce international.

Qu'allait faire le gouvernement français ? La campagne était finie ; tranquille sur l'issue de ce conflit désormais terminé, il ne songeait plus qu'au rapatriement d'une partie des troupes d'occupation du Tonkin. 2.400 hommes devaient être rapatriés pour le 1er juillet, 2.400 pour le 1er septembre. On ne devait laisser au Tonkin que les troupes indigènes renforcées par quatre bataillons

1. *Journal officiel,* 13 mai 1884.

d'infanterie de marine et quatre batteries d'artillerie[1].

Cependant le texte du traité du 11 mai n'avait pas été sans provoquer des difficultés assez grandes d'interprétation. Elles s'élevaient au sujet de l'article 3 qui, on s'en souvient, stipulait l'évacuation *immédiate* du Tonkin par les troupes chinoises. On ne s'entendit pas sur le sens qu'il fallait donner à ce mot. Pour parer à tous événements et afin d'éviter les méprises toujours possibles, surtout dans un pays comme le Tonkin où les voies de communication étaient dans l'état le plus primitif et où les frontières étaient très mal délimitées, le commandant Fournier, signataire du traité de Tien-Tsin, remit le 17 mai au vice-roi de Petchili, Li-Hung-Chang, une note relative à l'évacuation. Cette note remise, le contenu en fut aussitôt télégraphié au général Millot qui commandait le corps d'occupation du Tonkin. « J'ai l'honneur, disait cette dépêche, de porter à votre connaissance les mesures suivantes arrêtées par les plénipotentiaires de la convention entre la France et la Chine.

» Après un délai de vingt jours, c'est-à-dire le 6 juin, vous pourrez occuper Lang-Son, Cao-Bang, That-Ké et toutes les places du territoire tonkinois adossées aux frontières du Quang-Tong et du Quang-Si. A la même date vous pourrez établir des stations navales sur toute l'étendue des côtes du Tonkin. Après un délai de quarante jours, c'est-à-dire le 26 juin, vous pourrez occuper Lao-Kaï et toutes les places adossées au Yun-Nam.

» J'ai notifié au vice-roi que ces délais expirés, vous pro-

1. Discours de J. Ferry, à Périgueux.

céderiez sommairement à l'expulsion des garnisons chinoises attardées sur le territoire du Tonkin. »

Li-Hung-Chang avait accepté verbalement cet engagement et promis en outre au commandant Fournier de soumettre la note à la ratification du Tsong-li-Yamen, aussitôt qu'il lui serait possible de le faire. Mais à Pékin, pendant ce temps, les événements politiques avaient changé, le parti de la guerre avait repris le dessus et quand le 23 juin une colonne d'occupation de 800 hommes qui allait prendre possession de Lang-Son, se présenta devant le guet de Bac-Lé elle se heurta à une armée chinoise qui la décima.

Il est évident qu'il y avait là un guet-apens. Nous n'avons pas à rechercher ici quelles furent les responsabilités qui incombèrent à ceux qui furent mêlés à ce désastre. Qu'il nous suffise donc de dire qu'il y avait des précédents à l'acte de Bac-Lé et que les Chinois le renouvelèrent dans la suite. En 1860 les Chinois tentèrent, à la faveur des négociations, de surprendre l'armée anglo-française ; plus tard, après l'expédition du Tonkin, lors de la délimitation de frontières, M. Haitier fut tué à Moukaï, le lieutenant Geil et le sous-lieutenant Henri furent tués à Tien-Phong [1].

L'émotion fut grande en France à la nouvelle du guet-apens de Bac-Lé. Le gouvernement français protesta aussitôt : « En vue d'assurer la paix et le bien de nos deux pays, nous avons fait un traité sérieux. L'encre est à peine séchée et il est violé. Un détachement de 800 hommes qui allait prendre possession de Lang-Son a été attaqué par 10.000 de vos soldats. Le Gouvernement impérial

1. Rousset du Pomaret.

assume une lourde responsabilité. L'amiral Courbet remonte vers le Nord avec les deux divisions de l'escadre [1] ».

Qu'allait faire le gouvernement français? Ses vues furent exposées dans un discours du président du Conseil des ministres. Après avoir montré, d'après le rapport du général Millot, que c'étaient les Chinois qui avaient tiré les premiers dans des circonstances qui constituaient « un véritable guet-apens » il continuait ainsi : « Nous avons cru trouver dans cette agression, sans chercher à qui en incombe la responsabilité, des chefs locaux ou du gouvernement central, nous avons cru trouver, dis-je, dans cette violation formelle du traité de Tien-Tsin le fondement d'une réparation nécessaire... Nous avons pensé que nous étions aujourd'hui en droit de rappeler à ceux qui se font un jeu de la foi des traités que de tels actes se paient et veulent une réparation. »

Devant ces protestations, le gouvernement chinois répondit que le traité du 11 mai n'avait été qu'une convention provisoire qui ne réglait rien du tout ; quant à la note Fournier, il déclara tout d'abord qu'elle n'avait jamais existé, puis, se ravisant, reconnut qu'elle lui avait remise mais la déclara nulle parce qu'elle n'était pas signée et surtout parce que les dates concernant les délais d'évacuation avaient été biffées par le commandant Fournier lui-même [2].

1. Télégramme de J. Ferry à Li-Hung-Chang, 23 juin.

2. Ces ratures n'étaient pas valables car elles n'avaient pas été signées par le commandant Fournier d'autant plus que les experts déclarèrent qu'elles

Devant toutes ces tergiversations le gouvernement français n'avait plus qu'à agir. Le 12 juillet l'ultimatum suivant fut remis au Tsong-li-Yamen. « Convaincu qu'un attentat aussi contraire aux assurances de la cour de Pékin n'est imputable qu'aux manœuvres d'un parti qui cherche à troubler les bons rapports des deux pays ; le gouvernement français se voit dans l'obligation de réclamer dès à présent des garanties pour l'exécution loyale des arrangements conclus à Tien-Tsin. Le ministre de France à Shanghaï est chargé de demander que les troupes chinoises évacuent le Tonkin sans délai. De plus il a reçu l'ordre de réclamer comme réparation pour la violation du traité et comme dédommagement des frais qu'entraînera le maintien du corps expéditionnaire une indemnité de 250 millions de francs au moins... Le gouvernement français compte que sur ces deux points une réponse satisfaisante lui sera faite dans la semaine qui suivra la remise au Tsong-li-Yamen de la présente note, autrement le gouvernement français sera dans la nécessité de s'assurer directement les garanties qui lui sont dues. »

Devant cet ultimatum la Chine céda, le 16 juillet parut dans la *Gazette officielle de Pékin*, le décret suivant : « Conformément à la convention du 11 mai on doit dans le délai de trois mois discuter le traité définitif sur les bases contenues dans les quatre premiers articles.

avaient été faites par les Chinois eux-mêmes. D'ailleurs le commandant Fournier, devant une pareille allégation, écrivit au président du Conseil des ministres une lettre affirmant sur l'honneur n'avoir en rien altéré ou modifié aucune des dates et des stipulations de la note. (Huard, *La Guerre illustrée*, p. 138.)

Comme ce délai va expirer il est nécessaire d'exécuter aujourd'hui l'article 2. En conséquence l'empereur ordonne au vice-roi du Yunnam, et au gouverneur du Kuang-Si de faire retirer toutes les troupes qui occupent Lao-Kaï, Lang-Son, Cao-Bang et de les cantonner en deçà des passages sur les frontières du Yunnam du Kuang-Si et du Kuang-Toung. Cette évacuation devra être terminée dans le délai d'un mois. »

C'était une demi-satisfaction donnée au gouvernement français, car le décret ne touchait pas à la question de l'indemnité qui restait entière, le gouvernement chinois n'en voulant à aucun prix. Il estimait que la France avait eu une satisfaction suffisante par le décret d'évacuation ; il trouvait en outre que cette indemnité de 250 millions était trop onéreuse ; enfin et surtout il ne consentait pas à adhérer au principe même de l'indemnité, car c'eût été reconnaître ainsi son tort dans le litige [1].

Néanmoins la France, ayant vu dans ce revirement de la cour de Pékin un présage heureux pour les négociations futures [2], consentit à reculer la date de l'échéance de l'ul-

1. Cette indemnité avait été calculée par le gouvernement français sur les bases suivantes : « Secours aux familles des soldats tués ou blessés et indemnité couvrant les dépenses extraordinaires imposées pour le maintien des forces de terre et de mer qu'une exacte exécution du traité de Tien-Tsin eut permis de rappeler. »

Télégramme de Ferry à M. Patenôtre, 27 juillet 1884.

2. D'autant plus qu'entre Li-fong-Pao et le gouvernement français les rapports semblaient moins tendus « sans décliner d'une façon absolue le principe d'une réparation pécuniaire, écrivait Li-fong-Pao, il semblera juste au gouvernement impérial surtout après la preuve qu'il vient de donner de sa volonté de remplir ses obligations, que le gouvernement de la République veuille bien

timatum jusqu'au 31 juillet. Le gouvernement chinois n'ayant répondu que par l'offre d'une indemnité dérisoire de 3 millions ; le gouvernement français décida l'occupation de Kélung ; l'amiral Courbet en reçut l'ordre. Il délégua à cet effet l'amiral Lespès qui arriva en vue de la ville le 4 août. Dès le lendemain, après une sommation d'évacuer les forts, restée sans effet, l'escadre française ouvrit le feu sur les forts qu'elle détruisit, mais les compagnies de débarquement ayant été mises à terre, furent obligées de se rembarquer devant le déploiement d'une forte armée chinoise.

Le bombardement de Kélung par l'amiral Lespès avait été un succès pour les Français, peu considérable il est vrai ; néanmoins le gouvernement français chercha à en tirer parti. Désireux de montrer à la fois sa modération et la ferme volonté qu'il avait de pousser les choses aussi loin qu'il le faudrait pour faire prévaloir ses droits : en même temps qu'il notifiait à Li-fong-Pao le succès de Kélung, il abaissait le chiffre de l'indemnité à 80 millions. C'était peine perdue, le gouvernement chinois ne voulait plus négocier.

La politique française avait échoué, le bombardement de Kélung n'avait servi à rien. Il ne restait donc plus qu'une

réserver la discussion de cette question aux plénipotentiaires qui vont se réunir à Tien-Tsin. S'il ressort de l'examen des faits que les commandants des Chinoises par des procédés blâmables sont responsables du conflit de Lang-Son, mon gouvernement ne se refuserait pas à satisfaire dans une juste mesure à une demande d'indemnité ; la France recevrait s'il y avait lieu les réparations qu'elle réclame sans que la dignité de la Chine dût en souffrir ».
L'Affaire du Tonkin par un diplomate, p. 211.

mesure à prendre remettre un second ultimat ım, après quoi on pourrait agir avec plus de vigueur. Les Chambres ayant voté le 16 août un ordre du jour, approuvant la conduite passée du ministère et donnant son adhésion aux mesures à entreprendre ; le 19 août l'ultimatum suivant était remis à Pékin :

« Le gouvernement de la République française ayant été invité par le vote des deux Chambres du Parlement à prendre toutes les mesures nécessaires pour faire respecter le traité de Tien-Tsin ; le vicomte de Semallé a l'honneur de faire savoir, d'ordre de son gouvernement, à LL. EE. les membres du Tsong-li-Yamen, que le chiffre de l'indemnité a été réduit, à raison de la première satisfaction qui résulte de la publication du décret impérial du 16 juillet, à la somme de 80 millions payables en 10 ans, mais si dans un délai de 48 heures à dater de la présente notification il n'a pas été fait droit à cette demande, M. de Semallé a l'ordre de quitter Pékin et l'amiral Courbet prendra immédiatement toutes les dispositions qui leur paraîtront utiles pour assurer au gouvernement français les réparations auxquelles il a droit. »

L'ultimatum resta sans réponse. Le 22, M. de Semallé quittait Pékin après avoir remis la protection des sujets français au ministre de Russie et l'amiral Courbet recevait l'ordre de bombarder Fou-Tchéou. Le 23, l'arsenal et la flotte chinoises étaient détruits.

Cette leçon allait-elle suffire ? On pouvait l'espérer sans toutefois y mettre trop de certitude. « Si l'avertissement ne suffisait pas, le gouvernement français allait par la prise

d'un gage territorial, se mettre en situation d'attendre le retour de son adversaire à des dispositions plus conciliantes[1]. » Ce fut ce qui arriva, la destruction de l'arsenal et de la flotte chinoise n'ayant été à cette occasion, suivant l'expression de M. de Giers, qu'une piqûre de guêpe sur le dos d'un éléphant.

L'amiral Courbet proposa alors d'agir ouvertement et de déclarer la guerre. Mais le gouvernement français qui voulait avoir le plus de résultats avec le moins d'efforts possibles lui notifia : « Détruire la marine militaire de la Chine et prendre des gages, telle est notre politique. Nous avons pleine confiance que vous n'engagerez aucune opération à terre qui nous obligerait à modifier totalement ou tardivement ce plan de conduite et à nous attirer une action continentale. » Puis les dépêches se firent plus précises : « Commencez par occuper Kélung que le gouvernement tient beaucoup à posséder comme gage. Après quoi vous opérerez dans le nord avec vos bâtiments. »

L'amiral Courbet avait donc l'ordre d'opérer à Formose ; jusqu'à la fin de septembre il attendit les renforts qui venaient d'être expédiés de France. Le 1er octobre, il s'empara des forts de l'ouest de Kélung, le 5 octobre, des forts de l'est. Pendant ce temps, l'amiral Lespès avait tenté un débarquement à Tamsui, mais devant des forces écrasantes, embarrassé par ses blessés et de nombreux morts,

1. *L'affaire du Tonkin*, par un diplomate, p. 239 et s.

2. En effet l'Empire chinois est décentralisé à un point tel qu'au point de vue finances, administration, guerre, marine, les divisions de l'empire du milieu sont absolument indépendantes les unes des autres.

il avait dû battre en retraite précipitamment. Cette tentative qui avait abouti à un échec, avait eu au moins un avantage, celui de montrer que l'île était bien défendue et qu'il serait impossible d'attaquer Kélung et Tamsui avec les seules forces dont disposait l'amiral Courbet. Le seul plan possible était donc d'empêcher l'ennemi de se ravitailler et quand des renforts plus considérables seraient arrivés, d'en finir avec les troupes chinoises. Ce fut de là que naquit l'idée de bloquer l'île.

CHAPITRE III

DE LA POLITIQUE DE REPRÉSAILLES

La question du blocus de Formose étant connexe avec celle des représailles qui furent exercées à ce moment par le gouvernement français, nous sommes amenés à nous demander pourquoi on choisit cette politique des gages ; comment le choix du gouvernement français se porta sur Formose, enfin comment et pourquoi, malgré la déclaration de blocus, la France ne se trouvait pas en guerre avec la Chine, de telle sorte que le blocus qui fut déclaré, fut un blocus pacifique et non un blocus de guerre.

Et d'abord ces représailles étaient-elles justifiées ? Il importe, avant d'entrer dans l'étude du blocus, de justifier l'occupation de Formose en tant que mesure de représailles puisque le blocus ne fut qu'une mesure destinée à la faciliter.

Les représailles sont fondées dit M. Perels [1], quand il y a eu violation d'un droit. On exige pour leur justification les conditions suivantes :

1. *Manuel de droit maritime international*, p. 170.

1° Un droit précis et clair ;

2° Une violation de ce droit ;

3° Une demande de satisfaction ;

4° Un refus d'accueillir cette demande.

Dans l'affaire du Tonkin que voyons-nous? Un droit précis et clair acquis par le traité de Tien-Tsin, une violation de ce droit à Bac-Lé, une demande de satisfaction formulée par le gouvernement français sous la forme de pourparlers diplomatiques d'abord et enfin sous la forme de deux ultimatums successifs. Enfin un refus d'accueillir la demande d'indemnité. La France avait été lésée, on lui refusait justice, elle n'avait qu'à se la faire elle-même.

I. — Pourquoi ne pas déclarer la guerre a la Chine.

Au lendemain du guet-apens de Bac-Lé, la France se trouvait en cette éventualité en face de deux directions à prendre. Dans la première direction, elle aboutissait à la guerre ouverte ; dans la seconde, elle arrivait à une politique plus proportionnée au but qu'elle poursuivait puisqu'il ne s'agissait en somme que d'obliger la Chine au paiement d'une indemnité de 80 millions. Sans doute, ce dernier état n'était pas la paix absolue, mais ce n'était pas non plus la guerre ouverte. Allait-on devant le refus de la Chine d'adhérer à la demande d'indemnité, déclarer la guerre, marcher sur Pékin et bombarder les ports, beaucoup de bons esprits le désiraient, se faisant en cela de grandes illusions.

L'amiral Courbet ne voyant que le but à atteindre, c'est-à-dire le paiement de l'indemnité, et laissant de côté toutes les difficultés qui pouvaient résulter de son plan, proposait d'envoyer la flotte française dans le nord de la Chine. On devait frapper le même jour, Port-Arthur Nanking, Woo Sung, Fou-Tchéou et Amoy, occuper Port-Arthur et Weï-Haï-Weï et bloquer les côtes du Petchili afin de couper les vivres à Pékin.

Sans aucun doute l'amiral voyait juste et cette grandiose manifestation de la flotte française eut été suivie certainement de résultats décisifs ; la Chine aurait fini par céder. Mais la France en adoptant une telle politique ne se lançait-elle pas dans un inconnu qui aurait pu effrayer même les plus téméraires. Envoyer la flotte française dans le nord de la Chine, c'était s'aliéner le vice-roi de Petchili, Li Hung-Chang, dont la France avait le plus grand besoin dans les négociations présentes. Puis, n'était-ce pas jouer un jeu bien hardi que d'envoyer ainsi une flotte à une distance énorme sans points d'appui, sans ports de ravitaillement en charbon et en vivres ? Bombarder les ports chinois, eut été une action utile sans doute, mais qui n'allait pas sans entraîner de graves complications. Il aurait fallu pour cela, car c'était là une déclaration de guerre, l'assentiment des Chambres, comme elles étaient en vacance, il aurait fallu les convoquer.

Puis n'y avait-il pas lieu de se préoccuper d'un insuccès éventuel en des contrées aussi éloignées de la France ? On savait que la Chine possédait une assez forte marine de guerre, sans doute, on savait aussi que ses équipages

étaient mauvais, sans instruction et mal commandés, néanmoins les hasards de la guerre pouvaient tourner contre la flotte française et jeter la France dans des difficultés de toutes sortes. En outre des complications en Europe étant toujours à craindre surtout à ce moment où les relations s'étaient tendues entre la France, l'Angleterre et l'Allemagne, il fallait s'arranger de manière à pouvoir rappeler la flotte dès la première heure. Enfin et surtout si la guerre était déclarée, une déclaration de neutralité de l'Angleterre faisait perdre à la France la possibilité de ravitailler ses vaisseaux et de les faire réparer dans les ports anglais.

Le projet de l'amiral Courbet était donc gros de difficultés présentes et futures. Ces difficultés, il fallait les tourner et pour cela il ne fallait pas déclarer la guerre, il fallait agir vigoureusement, imposer sa volonté à la Chine sans en arriver à une guerre ouverte.

Ce fut là une des grandes préoccupations du Cabinet de Paris, il voulut toujours rester dans cet état de représailles ; dans cet état de paix relative qui n'est pas la paix et qui est moins que la guerre. Ce désir de ne pas rompre toutes relations diplomatiques avec la Chine se manifesta dans les correspondances du gouvernement français avec le ministre de France en Chine. « Par suite du départ de M. le chargé d'affaires de France à Pékin, le ministre de Chine vient de recevoir l'ordre de son gouvernement de quitter Paris. Il demande ses passeports que je lui donne. Il est bien entendu que vous restez à Shanghaï[1], » ordre

1. Télégramme de J. Ferry à M. Patenôtre, 21 août 1884.

qui fut confirmé postérieurement par un autre télégramme[1].

Ainsi donc, la France tenait à ne pas entrer en guerre avec la Chine. J. Ferry, dans un discours à la Chambre le déclarait officiellement :

« Nous avons pensé qu'en égard à la situation particulière des puissances qui ont avec la Chine des relations commerciales, il y avait de très grands avantages à suivre la politique des gages sans déclaration de guerre ; à faire la guerre comme nous la faisons sans déclaration préalable.

» Cette manière de procéder avait à nos yeux trois sortes d'avantages : le premier, c'est de laisser la porte toujours ouverte aux négociations ; le second, c'est de laisser subsister, ce qui a bien son importance, l'état conventionnel antérieur ; nous vivons avec la Chine sous le régime du traité de 1860 qui nous assure certains droits : la possession et l'occupation paisible de certaines possessions et même la convention de Tien-Tsin qui est l'objet de ce débat pas plus que celle que je vous rappelais n'est point abolie par l'état d'hostilité dans lequel nous nous trouvons vis-à-vis de la Chine, tandis qu'une déclaration de guerre eût tout rendu caduc. Enfin il était d'une sagesse élémentaire de ne pas compliquer notre conflit avec la Chine de différends et de difficultés avec les puissances neutres.

1. Télégramme de J. Ferry à M. Patenôtre, 2 septembre 1884. La présence de cet agent français à Shanghaï était un auxiliaire précieux pour la politique française, car les relations diplomatiques pouvaient être renouées à tous instants et le gouvernement français pouvait ainsi être tenu au courant de tous les mouvements de troupes.

Or la déclaration de guerre, non seulement nous donnait le droit, mais nous imposait en quelque sorte le devoir de nous en prendre au commerce des neutres. Par ces considérations et dans un esprit dont je crois l'Europe a apprécié la modération, nous nous sommes arrêtés à la politique des gages et c'est à cette politique que nous entendons nous en tenir[1]. »

Ainsi donc c'était dans un esprit de modération et pour éviter de léser le commerce des neutres que le gouvernement français avait préféré ne pas entrer en guerre avec la Chine. Les dommages qu'auraient subi les neutres, en effet, par toutes les nécessités d'une guerre navale eussent été énormes. D'après une statistique dressée en 1883, voici comment était réparti l'élément étranger en Chine[2] :

Anglais.....	220	maisons.	2.463	résidants.
Allemands..	62	—	532	—
Japonais....	11	—	525	—
États-Unis..	18	—	423	—
Français....	12	—	332	—
Russes......	15	—	75	—

Le tonnage du commerce extérieur de la Chine se répartissait ainsi :

11.000.000	tonnes	sous pavillon	anglais.
775.000	—	—	allemand.
181.000	—	—	français.
151.000	—	—	américain.

Enfin le commerce extérieur se distribuait entre :

1. Discours de J. Ferry à la Chambre, 26 novembre 1884.
2. L. Simonin, *La Chine contemporaine. Revue scientifique*, 1885.

3.309 navires anglais.
361 allemands.
294 américains.
200 japonais.
87 français[1].

Tels étaient, sans compter les compétitions territoriales, les intérêts que la France pouvait léser en Extrême-Orient par l'effet d'une déclaration de guerre. Partout elle se serait trouvée en face de cet antagonisme des nations civilisées, qui « pressées par les progrès industriels entraînant une surproduction énorme, pressées par la nécessité de se créer des débouchés, doivent se rencontrer rivales menaçantes sur tous les points du globe[2] ».

Telles furent les raisons qui dictèrent à la France la ligne de conduite qu'elle tint durant ce conflit et qu'on peut résumer ainsi : Occupation de certains points qui devaient être gardés comme gage jusqu'à ce que la Chine ait adhéré aux conditions que lui étaient imposées. « Le but qu'il s'agissait de poursuivre, disaient les instructions à l'amiral Courbet, était de faire à la Chine le plus de mal possible en respectant les intérêts des neutres et en se limitant aux opérations qui n'exigeaient pas une occupation permanente... Nous ne déclarons pas la guerre à la Chine, nous usons de représailles. »

La France se résolut à occuper Formose. L'île une fois occupée ; une partie de la flotte devenant disponible, cette dernière pourrait alors accomplir une partie seulement

1. *Journal officiel*, 13 mars 1882.
2. E. Lockroy, discours à la Chambre, 24 novembre 1884.

du programme de l'amiral Courbet et remonter vers le Nord.

II. — L'occupation de Formose.

L'occupation de Formose fut suggérée par l'amiral Lespès [1], et devait durer jusqu'au jour où l'exécution du traité de Tien-Tsin serait complète. Cette occupation, qui avait pour elle les avis du gouvernement, trouva de nombreux adversaires tant au sein du Parlement que parmi les chefs mêmes qui allaient être appelés à commander, c'est ainsi que l'amiral Courbet écrivait à ce sujet: « Un succès moins grand que celui de la rivière Min, mais plus près de Pékin me paraît indispensable pour en finir une bonne fois avec la Chine. Aussi je déplore que nous ne soyons pas actuellement au Petchili au lieu d'immobiliser à Formose la majeure partie de nos forces navales et les seules troupes dont je dispose. Je ne vois pas clairement l'utilité de l'occupation de Kelung pour la conclusion du différend. Puisse un avenir prochain m'ouvrir les yeux [2]. » Ainsi donc le gouvernement se trouvait en désaccord avec le chef de l'escadre française, nous avons vu déjà comment et pourquoi les projets de l'amiral Courbet avaient échoué, cette mésintelligence devait durer jusqu'à la fin des hostilités.

Cette résolution du gouvernement français d'occuper Kelung était appuyée sur des arguments invincibles. D'a-

1. *La question Tonkinoise*, par Pene-Siefert, p. 43, note.

2. Lettre de l'amiral Courbet à M. Gal, directeur de *La Liberté*, 24 octobre 1884.

bord cette occupation ne risquait pas de nuire aux neutres, puisqu'il n'y avait que très peu d'étrangers dans la ville. Il n'y avait pas besoin d'une forte escadre pour la garder, la ville une fois prise et fortifiée quelques bâtiments à peine pouvaient suffire à contenir toute agression par la mer. De plus à Kelung, l'escadre française était placée d'une façon admirable, menaçant toute la côte chinoise distante à peine à 150 kilomètres, prête à fondre sur Amoy, Foutchéou ou Shanghaï. Les Chinois pouvaient tout craindre.

Le gouvernement français avait eu d'ailleurs un exemple des bons résultats qui pouvaient découler de cette occupation. En 1874 à la suite du massacre de naufragés japonais par les naturels de l'île, le Japon avait occupé l'île, châtié les tribus sauvages et n'avait consenti à retirer ses troupes et à cesser son occupation, qu'il avait d'ailleurs établie solidement, qu'après avoir fait subir à la Chine l'humiliation d'une indemnité. « Eh bien, nous nous sommes dit, s'écriait J. Ferry, à la tribune de la Chambre, que la Chine ne pouvait pas voir avec moins d'inquiétudes une installation de troupes françaises au nord de Formose[1]. »

Cette question mise de côté, l'occupation de Formose était justifiée à notre égard par d'autres raisons. « Nous sommes à Formose, continuait J. Ferry dans le même discours, non en conquérants, mais en créanciers, résolus à nous payer nous-mêmes, de nos propres mains si on conteste plus longtemps nos droits et à saisir sous une

1. J. Ferry à la Chambre. Séance du 26 novembre 1884.

forme quelconque la réparation qui nous est due. » Deux gâges garantissaient cette créance, les mines de charbon de Kelung et le produit des douanes du Nord.

L'occupation de Formose en effet permettait à la France d'entrer en possession des fameuses mines de houille, dont elle allait s'approprier les produits. L'intérêt qu'il y avait à posséder ces mines était énorme au cas où une déclaration de guerre lui eût fermé les ports neutres où l'escadre allait se ravitailler. « L'énorme Massif de la Table [1] est presque en entier carbonifère. Le charbon y affleure presque le sol à certains endroits, il suffit de gratter la couche végétale pour le trouver... L'extraction est facile, le prix de la main-d'œuvre insignifiant. Les frais de transport au port d'embarquement sont donc en réalité les seuls frais d'exploitation. Le charbon est apporté à dos par des coolies jusqu'à la petite rivière de la Vallée des Mines et transporté par des embarcations légères qui l'amènent aux navires. Le prix de revient est de 30 fr. la tonne rendue à bord. L'exploitation annuelle est de 50.000 tonnes consommées en partie par les fabriques de sucre de Menka, Tamsui et Swatow [2]. » On estimait le bénéfice net donné par l'exploitation de ces mines à plus de 2 millions [3].

C'était une garantie qui n'était pas à dédaigner. Sans doute par la suite on eut des mécomptes dans l'emploi de ce combustible qui fut reconnu de qualité inférieure. Néanmoins, dans certains cas il rendit de réels services,

1. Montagne voisine de Kelung.
2. Capitaine Garnot, p. 50.
3. Raoul, *Les Gages nécessaires*, 1re partie, Formose, p. 39.

et mélangé avec d'autre charbons il donna d'excellents résultats, notamment lorsqu'il était nécessaire d'obtenir une vaporisation rapide.

Le deuxième gage que donnait l'occupation de Formose était la prise en possession des douanes, c'était un gage excellent. « En 1883, disait J. Ferry, la douane de Tamsui a produit 2.053.363 fr. et si l'on ajoute aux revenus de Tamsui les revenus de Takao, on trouve que le revenu des deux ports représentent pour 1883 la somme de 4.345.000 fr. » Le produit des douanes joint au produit des mines donnaient donc une somme de 6 millions par an; une occupation de treize ans permettait de récupérer les 80 millions d'indemnité qui étaient réclamés à la Chine[1].

1. Ces chiffres n'ont rien d'exagéré, si on les compare aux chiffres suivants pour l'année 1883.

Mouvement commercial de Formose		50.000.000	fr.	
Importations. Takao		9.890.423		
Tamsui		4.564.064		
Exportations. Takao		12.479.197		
Tamsui		20.535.794		
Principaux produits.				
Tamsui. Thé	5.940.000		fr.	Exportation.
Opium	100.000		kg.	Importation.
Cotonnades	100.000		pièces.	Importation.
Takao. Exportation. Curcuma		1.391.640	fr.	
Riz		7.061.400		
Sucre		31.920.060		

Mouvement général de la navigation pour Tamsui.

Navires à vapeur 205. Tonnage........................ 92.895 tonnes.

Navires à voiles 78. Tonnage........................ 28.852 tonnes.

Mouvement général de la navigation pour Takao.

Navires à vapeur 118. Tonnage........................ 82.227 tonnes.

Navires à voiles 177. Tonnage........................ 62.584 tonnes.

E. Raoul, *op cit.*, p. 72 et s.

Malheureusement pour la France c'était une garantie un peu lointaine et pour qu'elle fût réelle il fallait qu'elle fût sûre. Ce fut là le point capital de la question. Au mois de juillet, le commandant Fournier, qui avait fait une reconnaissance dans l'île, avait estimé les troupes chinoises en quantité assez minime, c'était la vérité. Mais quand les Chinois avaient su, par les journaux ou autrement, que le gouvernement français se proposait d'occuper l'île, ils l'avaient organisée défensivement, l'avaient bondée de munitions et de vivres, et lorsque l'amiral Lespès débarqua à Tamsui ses 600 hommes de débarquement, il se trouva, en face d'une armée de 10.000 hommes bien équipés. Ce fut à ce moment que l'amiral Courbet demanda et obtint du gouvernement l'autorisation de bloquer l'île de Formose, afin de couper les vivres aux troupes chinoises de Formose et intercepter toutes les munitions et les renforts qui leur étaient destinés.

DEUXIÈME PARTIE

LE BLOCUS DE FORMOSE

CHAPITRE PREMIER

LA DÉCLARATION DU BLOCUS.

Le 20 octobre 1884 l'amiral Courbet notifia :

« Nous soussigné, vice-amiral commandant en chef les forces navales françaises dans l'Extrême-Orient.

» Agissant en vertu des pouvoirs qui nous appartiennent.

» Déclarons,

» Qu'à partir du 23 octobre 1884, tous les ports et rades de l'île de Formose compris entre le cap Sud ou cap Nan-Sha et la base de Soo-Au en passant par l'Ouest et le Nord (ces points placés : le premier par 21° 55′ latitude nord et 118° 30′ longitude est de Paris ; le second par 24° 30′ latitude nord et 119° 33′ longitude est de Paris) seront tenus en état de blocus effectif par les forces navales placées sous notre commandement et que les bâtiments amis auront un délai de trois jours pour achever leur chargement et quitter les lieux bloqués.

» Il sera procédé contre tout bâtiment qui tenterait de

violer le dit blocus, conformément aux lois internationales et aux traités en vigueur.

» A bord du cuirassé français *Bayard*, le 20 octobre 1884.

» Signé: COURBET. »

Le blocus des côtes ouest et nord de Formose était, dans l'idée de l'amiral Courbet, destiné à empêcher les transports d'hommes et le ravitaillement en vivres et munitions. Tel était le but direct et prochain qu'avaient envisagé l'amiral et le gouvernement français. Mais le blocus allait avoir d'autres résultats; supprimant tout commerce entre Formose et le continent, il allait porter une grave atteinte à la richesse de la Chine et aider par ce fait même à la conclusion de la paix; enfin on espérait que par ce moyen, la nouvelle de l'échec de Tamsui ne pourrait parvenir en Chine et encourager les Chinois à la résistance. On a prêté en outre au gouvernement français des intentions qu'il n'a peut-être jamais eues, d'après un auteur qui a écrit sur cette question. « Dans l'idée de M. Ferry, le blocus de la côte occidentale de Formose aurait été une menace au commerce anglais, qui aurait pu redouter avec quelque raison le voir s'étendre de l'autre côté du détroit et porter ainsi une grave atteinte à ses intérêts, qui sont considérables sur toute la côte. On aurait pu espérer alors que le commerce anglais, profondément lésé dans ses intérêts, se plaindrait amèrement et que le gouvernement britannique se verrait obligé d'intervenir, non pas auprès du gouvernement français, dont les actes n'avaient soulevé aucune protestation de sa part puisqu'ils étaient la conséquence

d'un blocus notifié et accepté, mais auprès du Tsong-li-Yamen, sur lequel il exercerait dans l'intérêt de ses nationaux une pression à laquelle le gouvernement chinois si porté à la guerre qu'il fût ne pourrait pas résister[1]. »

Quoi qu'il en soit le but immédiat du blocus était destiné à empêcher les renforts d'arriver à Formose; ce devait être un complément en même temps que l'auxiliaire le plus actif de l'occupation de Formose par les troupes françaises.

Depuis longtemps déjà un croiseur stationnait devant Kelung lorsque le 4 août, l'amiral Lespès arriva avec un cuirassé et une canonnière. En fait, au moment où le blocus général des côtes ouest et nord fut déclaré, il existait sur ces mêmes côtes des blocus partiels à Taïwan où stationnait le d'*Estang*, à Tamsui où stationnaient le *La Galissonnière*, le *Duguay-Trouin*, le *Châteaurenault*, à Kelung où stationnaient le *Bayard*, le *Lutin*, l'*Aspic*. Auparavant l'amiral s'était borné à une croisière dans le canal de Formose croyant ainsi interrompre les communications entre l'île et le continent, mais c'était insuffisant, plusieurs navires de commerce dont les commandants se refusaient à faire connaître la nature de leur chargement, avaient dû être accompagné par des navires de l'escadre jusqu'à leur port de destination. Tel était le motif qui avait poussé l'amiral Courbet à organiser le blocus des ports de Taïwan et Takao. Quant à Tamsui et Kelung les navires s'y trouvaient à cause des opérations militaires nécessitées par l'occupation de Kelung. Le blocus général ne fut donc

1. Huart, *La guerre illustrée.*

qu'une transformation de blocus partiels non déclarés mais effectifs, en un blocus de toutes les côtes ouest et nord de l'île.

Pour les facilités du service, l'amiral divisa l'étendue des côtes à surveiller en deux zones ; elles prirent le nom de zone nord et de zone sud. Enfin, il distribua les vingt-trois navires dont il disposait de la façon suivante : cinq navires restèrent à Kelung et huit à Tamsui, il en envoya trois à Taïwan, deux à Takao, un à Matsou pour éclairer l'escadre, enfin quatre devaient croiser dans le détroit [1].

Le blocus n'atteignait pas toutes les côtes de l'île ; il n'avait été déclaré que pour la côte ouest et nord. Quant à la côte est, on ne devait pas s'en occuper. D'abord il aurait été matériellement impossible de bloquer toute l'île avec les seules forces dont disposait l'amiral Courbet ; enfin seules les côtes ouest et nord renfermaient les points par lesquels des renforts auraient pu, croyait-on, être amenés dans l'île.

L'île de Formose, en effet, peut être divisée en deux parties bien distinctes, la partie chinoise et la partie indigène et sauvage, séparées l'une de l'autre par une chaîne de montagne. « Depuis longtemps les Chinois possèdent la plaine, les havres ainsi que les villages qui sont sur la côte ouest et nord de l'île, mais la côte est encore habitée par des tribus aborigènes et guerrières qui ne se sont jamais soumises complètement aux Chinois, mais qui sont en relations plus ou moins amicales avec eux [2]. Malgré des

1. *Figaro*, octobre 1884.

2. *Instructions nautiques pour les mers de Chine*, tome III, p. 179.

traités passés avec les nations civilisées et dont le premier remonte à 1867, ces tribus sauvages n'en pillèrent pas moins cinq bâtiments japonais en 1871 et 1873. Ce fut là, le motif de l'expédition japonaise dont nous avons parlé.

Ces indigènes nourrissent une haine profonde contre tout étranger et en particulier pour les Chinois. « Ils sont toujours restés leurs ennemis bien que ceux-ci dès qu'ils furent installés d'une manière définitive à Taïwan, aient fait les plus grands efforts pour les placer sous leur domination. Aussi dans leur impuissance à conquérir les indigènes par la douceur, les mandarins firent-ils massacrer tous ceux dont ils purent se saisir. Ce qu'il en resta se réfugia dans les montagnes. La haine est tellement grande dans certaines parties de l'île entre les envahisseurs et les envahis que de nos jours même un sauvage montagnard n'est considéré comme un homme par les siens que s'il a blessé ou tué un Chinois [1]. »

On comprend maintenant pourquoi les Chinois redoutaient cette côte. De plus en admettant que pouvant échapper à la férocité des sauvages, les navires voulussent aborder sur cette côte, où trouver un port pour les abriter des coups de vent au large ? où trouver un refuge devant la tempête ? Ainsi donc faute de bâtiments pour les bloqueurs, grâce à l'inimitié des naturels du pays vis-à-vis des Chinois, grâce au manque de ports sur la côte est, l'escadre française pouvait s'abstenir de la surveiller ; c'est pourquoi le blocus ne l'atteignit pas.

1. *L'amiral Courbet*, par A. Gervais, p. 116.

La déclaration de blocus avait été faite par l'amiral Courbet ; c'était lui, en effet, qui, tant dans sa correspondance adressée au gouvernement que dans celle adressée à M. Patenôtre, n'avait cessé de réclamer cette mesure auxiliaire comme devant avoir de grands résultats et J. Ferry lui en avait donné autorisation en ces termes : « Le commandant en chef de nos forces navales est invité à pourvoir aux travaux de défense et aux blocus nécessaires pour assurer notre établissement à Kelung et l'investissement de l'île tout entière [1]. »

1. Télégramme de J. Ferry à M. Patenôtre, 16 octobre 1884.

CHAPITRE II

POUR QUELS VAISSEAUX S'APPLIQUAIT-IL

Le blocus de Formose avait comme but principal de priver les Chinois de ce qui leur était indispensable pour tenir campagne à Formose, il était tout naturel qu'il s'appliquât aux vaisseaux neutres aussi bien qu'aux vaisseaux chinois. Ce fut ce qui arriva, la déclaration de blocus ne fit pas de distinction à l'égard des neutres : « Il sera procédé, y était-il dit, contre *tout* bâtiment qui tenterait de violer le dit blocus conformément aux lois internationales et aux traités en vigueur ». La seule exception faite en leur faveur fut celle-ci : « Les bâtiments amis auront un délai de trois jours pour achever leur chargement et quitter les lieux bloqués. »

Le blocus existait donc même à l'égard des puissances tierces. C'était rigoureux, sans doute mais ce n'était pas définitif. Dans l'esprit du gouvernement le blocus devait comprendre deux phases successives. Dans la première, le blocus devait s'appliquer à tous les vaisseaux, même aux neutres, dans la seconde, enfin, les vaisseaux neutres pourraient commercer librement sauf à se voir appliquer

par les croiseurs le droit de visite. « A l'heure qu'il est, disait J. Ferry, l'amiral Courbet a jugé qu'un blocus hermétique de Formose était nécessaire, nul ne passe, mais quand notre installation sera plus complète, nous rouvrirons les ports de Formose aux neutres qui voudront se laisser visiter ; le commerce reprendra et avec le commerce les ressources qui peuvent servir de gage, de garantie ou de couverture à notre occupation[1]. » Il faisait en cela allusion aux droits de douane qui devaient, dans la pensée du gouvernement français, gager le paiement de l'indemnité.

Mais pourquoi interdire le commerce des neutres avec Formose ? En Extrême-Orient, il s'était formé, comme il y en a encore aujourd'hui, des compagnies de navigation qui avaient accaparé tout le commerce côtier de la Chine, précisément ces compagnies étaient étrangères. Dès le début des hostilités elles jouèrent un rôle si contraire à la neutralité que M. Patenôtre dût intervenir. « L'amiral Courbet, disait-il, ne cesse de réclamer contre une situation qui nous est absolument préjudiciable car il est impuissant à arrêter les transports de troupes et de munitions faites sous pavillon neutre par le gouvernement chinois[2]. » C'était là ce trafic qu'il fallait arrêter et il le fallait à tout prix.

Bien plus, un fait vint rendre encore cette mesure plus nécessaire. Brusquement on apprit que la marine de commerce chinoise n'existait plus. En effet, dès le 1er août, les

1. Discours de J. Ferry à la Chambre. Séance du 26 novembre 1884.
2. M. Patenôtre à J. Ferry, 17 septembre 1884.

Chinois avaient vendu toute la flotte appartenant à la Chine Merchant Steam Navigation Company à la Compagnie américaine Russel pour une somme de 40 millions. Dans l'acte de vente ils avaient inséré une clause de rétrocession après les hostilités. C'était une vente pour la forme. Naturellement ces navires qui devaient continuer à naviguer, naviguèrent sous le pavillon de leur compagnie d'achat c'est-à-dire le pavillon américain. Cette compagnie forte d'ume trentaire de steamer, peut-être la seule qui fût vraiment chinoise était patronnée par Li-Hung-Chang, qui l'avait fait subventionner par le gouvernement chinois et lui avait donné le monopole du transport du riz. C'est cette flotte qui fut vendue par Li-Hung-Chang. La manœuvre fut habile car il sauva pour son pays toute cette flotte marchande au moment des hostilités. « Il est vrai que la transaction n'avait pas de valeur réelle, les lois américaines ne permettant à aucun navire de porter le pavillon américain dans des circonstances pareilles, par conséquent les États-Unis n'auraient pas protégé ces navires en cas d'attaque[1] .»

Les États-Unis exigent, en effet, pour qu'un navire soit considéré comme américain,qu'il soit construit aux États-Unis sauf, exceptions rares, que les propriétaires et les deux tiers de l'équipage soient américains.

De même la vente n'était pas davantage valable au regard de la loi française, car elle avait été faite *pro forma*. « Lorsqu'il résulte de l'examen des pièces de bord, dit l'article 7, des instructions complémentaires relatives à la

1. M. Loir, *L'escadre de l'amiral Courbet*, p. 214.

guerre franco-allemande, que depuis la déclaration de guerre, la nationalité du navire antérieurement ennemi a été changée par une vente fictive faite à des neutres... il y a lieu de procéder avec la plus grande attention et de s'assurer que toutes ces opérations ont été exécutées de bonne foi et non dans le seul but de dissimuler une propriété réellement ennemie. » Sans doute, dans notre cas, la vente avait été bien antérieure à la déclaration de guerre, puisque la première datait du mois d'août, et que la France n'avait consenti à jouir de toutes les prérogatives des belligérants qu'à la fin de janvier. Néanmoins comme les hostilités étaient commencées depuis le mois de juin, il était présumable que la vente avait été fictive. « La preuve en est, que les dits navires se tinrent prudemment, soit à l'abri dans les ports, soit en dehors du rayon d'action de nos forces navales[1]. »

« Il paraît qu'à la fin de la guerre les acheteurs quand ils durent rendre la flotte au vice-roi, lui demandèrent un tel prix qu'il n'est pas probable qu'il ait jamais la tentation de recommencer l'expérience[2]. »

Donc d'un côté plus de navires chinois, et d'un autre les neutres transportant la contrebande de guerre, telle était la situation. Il n'y avait qu'un moyen d'en sortir, étendre le blocus aux neutres.

Comment le blocus devait-il s'opérer et quelles étaient les limites dans lesquelles les navires français avaient le droit de capture ?

1. E .Duboc, *Le droit de visite et la guerre de course.*
2. *Jour. d'un Mandarin*, par un fonctionnaire chinois, p. 19.

Le 22 novembre, l'amiral Courbet envoyait les instructions suivantes aux commandants de l'escadre : « Ce genre de blocus consiste à empêcher les bâtiments neutres chargés de contrebande de guerre[1] ou de troupes d'entrer dans ses ports ou de débarquer leur chargement sur quelque point de la côte. Tout bâtiment neutre qui s'y présenterait porteur de contrebande de guerre ou de troupes serait invité à s'éloigner, si cependant il portait des troupes le bloqueur le capturerait auparavant. Dans le cas où le bâtiment résisterait à l'invitation de s'éloigner ou à celle de livrer ses troupes passagères le bloqueur serait autorisé à le saisir. En aucun cas, le bloqueur n'est autorisé à saisir la contrebande de guerre si le bâtiment ne se met pas dans l'une des circonstances où il peut être saisi lui-même. »

Quant aux limites du blocus, les commandants de navires avaient reçu l'ordre d'opérer seulement aux abords immédiats des côtes ; mais on vit bientôt les difficultés qu'il y avait pour les croiseurs à s'emparer d'un ennemi qui se dérobait sans cesse et à surveiller une côte de 400 kilomètres sur aussi peu de largeur. Aussi dans ses instructions du 22 novembre, cette limite fut-elle étendue à 5 milles en mer. « En dehors de cette limite, les vaisseaux n'avaient aucun des droits que conférait l'état de guerre[2]. »

1. Sous ce nom, il fallait comprendre les armes à feu, les armes blanches, flèches et armes de trait, la poudre de guerre et autres matières explosibles, le salpêtre et le soufre et les objets de toute sorte employés à la guerre Communication officielle de l'Empire allemand (M. Loir).

2. Instructions du 22 novembre 1884.

CHAPITRE III

LE BLOCUS DE FORMOSE ET LES PUISSANCES ÉTRANGÈRES

Le blocus de Formose une fois notifié fut accepté universellement par les nations étrangères. Les unes l'acceptèrent sans discussion, d'autres, parmi lesquelles l'Angleterre, sous certaines réserves. Cette dernière déclara en effet qu'elle considérait le blocus de Formose comme valable, mais qu'elle ne voyait en cette mesure qu'un acte d'hostilité pur et simple.

Le 28 octobre 1884 lord Fitz Maurice, sous-secrétaire d'État répondant à plusieurs questions, fit les déclarations suivantes :

« La France a sans doute le droit de bloquer ces ports et la notification du blocus doit être regardée par les neutres comme une notification de l'état de guerre. Dans ces circonstances, la France possède tous les droits de la guerre y compris celui de blocus si elle désire les exercer. Elle a donc le droit d'empêcher l'entrée des navires dans les ports bloqués. Mais en l'absence d'une déclaration formelle de guerre, soit par la France, soit par la Chine, le gouvernement anglais a cru nécessaire de se mettre en

communication avec le gouvernement français pour écarter tous les doutes relativement à la situation des navires neutres. »

Ainsi donc le gouvernement anglais reconnaissait à la France, le droit d'agir comme elle agissait, puisque allant plus loin que le gouvernement français le voulait, elle considérait la notification du blocus de Formose comme une véritable déclaration de guerre.

Cette manière de voir du gouvernement anglais fut vivement attaquée [1], on reprocha au ministre anglais « cette argumentation particulière et nouvelle, qu'une déclaration de blocus devait être considérée par les neutres comme une déclaration de guerre alors qu'il s'agissait d'un *blocus sans guerre* et que le président du conseil français voulait expressément éviter une déclaration de guerre. Nous ne trouvons pas moins singulière, continuait l'auteur, la conclusion plus large tirée par le ministre anglais de l'État de guerre qu'il crée lui-même, à savoir que tous les droits de la guerre sont contenus dans une guerre que l'on ne veut point et qu'à dessein on ne recherche pas. Mais pourquoi donc le ministre anglais qui accepte l'état de guerre veut-il encore interroger le gouvernement français sur le sort des navires neutres ? En effet la déclaration du Congrès de Paris donne des explications suffisantes pour le blocus de guerre. La demande anglaise se comprendrait d'autant moins que dans l'opinion du ministre anglais, l'état de guerre résulte de la seule notification aux neutres. »

1. Bulmerincq, *Journal du droit international privé*, 1884, p. 582 et s.

Le gouvernement français suivait au contraire la politique qu'il avait inaugurée et qui consistait à ne pas entrer en guerre ouverte avec la Chine. Cette politique était tracée avec vigueur dans une dépêche adressée à M. Patenôtre. « Le gouvernement français n'a reçu aucune déclaration de guerre de la Chine et sauf le Japon aucune puissance n'a été invitée officiellement par le gouvernement chinois à observer la neutralité. Il n'existe donc pas de raisons suffisantes pour proclamer que nous sommes en état de guerre ouverte et prendre à l'égard des neutres l'initiative des mesures que cet état comporte. *J'attache une grande importance à ce que vous restiez à Shanghaï dans la situation de paix locale qui y subsiste*[1]. » Sans doute il y avait eu des coups de canon tirés même après le blocus ; mais la France n'en n'était pas pour cela en guerre, attendu que M. Patenôtre, qui avait quitté Pékin le 23 août, était resté à Shanghaï et que M. Ristelhueber, consul à Tien-Tsin, y était conservé comme résident.

« On nous a demandé, disait J. Ferry le 6 novembre à la commission du Tonkin, si le blocus de Formose équivalait à une déclaration de guerre obligeant l'Angleterre à une déclaration de neutralité. J'ai répondu que c'était un blocus pacifique, que ce genre de blocus avait été reconnu par tous les pays, qu'il en avait été fait usage notamment sur les côtes de la Grèce en 1827 par l'Angleterre, la France et la Russie ; que ce blocus avait duré plusieurs années et que la flotte turque avait été détruite à Navarin sans que la guerre eût été déclarée.

1. Jules Ferry à M. Patenôtre, 2 septembre 1884.

Nous n'exercerons pas le droit de visite et de capture en haute mer, mais nous avons le droit de fermer hermétiquement l'accès de ports bloqués en coulant bas tout navire qui tenterait de passer malgré notre défense. »

Il y avait donc entre les deux pays une divergence d'appréciation très profonde et qui pouvait amener dans la pratique des faits, des embarras et des difficultés. Si l'on adoptait la théorie anglaise, c'était la guerre et la France jouissant de ses droits pleins et entiers de belligérant, pouvant visiter les navires et saisir la contrebande de guerre; mais en revanche c'était sa ligne de ravitaillement de France en Extrême-Orient et la base même de ravitaillement de l'escadre de blocus, perdues par suite d'une déclaration de neutralité par l'Angleterre. A ces difficultés d'ordre international se seraient jointes des difficultés d'ordre intérieur, les Chambres n'ayant pas été appelées à voter la déclaration de blocus, si on assimilait cette déclaration à une déclaration de guerre, il y aurait eu là une violation de la Constitution qui exige pour toute déclaration de guerre un vote du Parlement.

Si c'était la théorie du gouvernement français qui prévalait les expéditions de troupes françaises pouvaient faire escale et se ravitailler dans les possessions anglaises et l'amiral Courbet pouvait envoyer ses navires se réparer et faire du charbon à Hong-Kong.

Laquelle des deux théories allait prévaloir ? On se borna à un *modus vivendi*. Lord Grandville exposa la situation en ces termes :

« La France et la Chine n'ont pas fait de déclaration de

guerre formelle jusqu'en ces derniers temps ; le gouvernement français a soutenu qu'il n'était pas en guerre avec la Chine et que ses hostilités n'avaient que le caractère de représailles. Par conséquent, il déniait toute intention d'exercer le droit des belligérants, de rechercher les bâtiments neutres et déclarait formellement que le blocus de Formose qu'il avait notifié était un blocus pacifique et non un blocus de belligérants, mais que tout bâtiment neutre qui violerait ce blocus serait capturé. Il était impossible au gouvernement de Sa Majesté d'accepter ces vues et, d'autre part, il lui répugnait de faire une démarche quelconque qui pût aggraver sans profit la situation en ce qui concernait tant nos propres droits que ceux des neutres et aller au-devant des désirs des belligérants, c'est pourquoi il fit savoir au gouvernement français que, dans son opinion, il existait en Chine un état de guerre qui lui imposait l'obligation de faire exécuter les dispositions du Foreign entlistment act ; qu'il reconnaissait le blocus de Formose, mais seulement comme un blocus de belligérants et que tant que les hostilités se borneraient à certaines localités et que les navires neutres seraient respectés dans les hautes mers, le gouvernement de Sa Majesté ne jugerait pas nécessaire de prendre d'autres mesures quelconques pour faire observer leur neutralité en dehors de l'observation du Foreign entlistment act [1]. »

C'est cette situation que J. Ferry résumait de la façon suivante : « L'Angleterre nous dit en propres termes : Vous pourrez légitimement exercer contre la Chine qui

1. Le *Times*, 24 février 1885.

vous fait la guerre sur terre et sur mer tous les droits des belligérants, mais vous nous dites que provisoirement vous entendez vous borner à exercer une partie seulement de ces droits ; que notamment vous ne voulez exercer le droit de saisie et de capture que dans les limites du blocus de l'île de Formose ; nous en prenons acte et en retour nous nous bornerons à la publication de l'Act contre les enrôlements et nous ne ferons pas de déclaration générale de neutralité [1]. »

Tel fut le *modus vivendi* qui fut accepté de part et d'autre par la France et l'Angleterre ; il dura jusqu'au mois de mars 1885, date où fut mis en vigueur le Foreign entlisment act de 1870 ou loi sur les enrôlements à l'étranger.

1. J. Ferry au Sénat. Séance du 11 décembre 1884.

CHAPITRE IV

LE FOREIGN ENTLISTMENT ACT

Le Foreign eutlistment act remonte en principe au commencement du XIX[e] siècle. L'Angleterre avait passé un traité avec l'Espagne dans lequel elle s'interdisait de secourir de quelque manière que ce soit les colonies espagnoles révoltées contre la métropole. Elle ne tint pas sa promesse, devant les protestations de l'Espagne elle vota la célèbre loi de 1819, appelée loi sur les enrôlements pour l'étranger.

Cette loi telle qu'elle était à ce moment était imparfaite et pleine d'obscurités ; c'était à tel point que lorsqu'on vit les difficultés qu'elle pouvait faire naître et on le vit lors de l'affaire de l'Alabama, on dut la compléter par la loi du 3 août 1870 et le Foreign entlistment act ainsi transformé devint la charte de neutralité de l'Angleterre.

Le Foreign entlistment act peut se résumer ainsi :

I. En temps de guerre lorsque l'Angleterre reste neutre il est défendu à tout citoyen du Royaume-Uni :

1° De construire, de vendre ou d'armer, ou d'équiper des navires destinés à agir hostilement contre l'une ou l'autre des parties belligérantes ;

2° De fournir aux mêmes parties des corsaires, de contribuer à l'armement de ceux-ci par des fournitures d'armes, de munitions, d'argent ou d'équipages, ni d'accepter d'elles des commissions, des patentes ou des lettres de marque pour courir les mers sous n'importe quel pavillon et sous quelque prétexte que ce soit ;

3° D'amener autrement qu'en relâche forcée et pour un temps limité et de faire vendre dans des ports anglais des navires capturés en mer ;

4° De s'engager volontairement ou de s'enrôler à prix d'argent dans les armées de terre ou de mer des états belligérants, ni de recruter des soldats ou des marins pour entrer au service de ces mêmes états ;

5° De ravitailler *directement* par des fournitures de vivres, de munitions ou de charbon des escadres ou des bâtiments belligérants faisant un service de guerre.

II. Le gouvernement anglais quand il est lui-même partie belligérante a seule qualité pour définir d'après la loi municipale les articles dits contrebande de guerre et en interdire la sortie du Royaume-Uni et pour toutes destinations.

III. Sont libres la fabrication, la fourniture, la vente et le transport pour le compte des belligérants, des armes, des munitions de guerre, de la houille, etc... mais ce genre de trafic ne peut se faire qu'aux frais, aux risques et aux périls de ceux qui s'y livrent lesquels, en cas de perte ou autrement, perdent tout appui ou tout recours par la voie diplomatique pour exercer des réparations de gou-

vernement à gouvernement et obtenir des dommages et intérêts [1].

Cette loi reçut la première fois son application en Extrême-Orient en 1870.

L'émotion fut grande dans tous les ports asiatiques quand le 23 janvier 1885 des ordres venus de Londres prescrivirent l'application du Foreign entlistment act en défendant aux navires belligérants de venir faire du charbon dans les ports anglais. Voici comment il fut annoncé à Hong-Kong :

Une proclamation du gouverneur disposait : « Attendu qu'aux termes de la section X [2] du Foreign entlistment act, il est interdit aux navires belligérants d'embarquer à Hong-Kong des articles propres à aider aux opérations navales, ceux-ci ne prendront que le charbon nécessaire pour gagner le port le plus proche et qui ne soit le théâtre d'aucune hostilité ; cela une fois en trois mois pour chaque navire.

1. D'après Calvo.

2. « Si une personne quelconque dans les possessions de Sa Majesté et sans la permission de Sa Majesté.

» En ajoutant au nombre des canons ; en changeant contre d'autres canons ceux qui sont à bord ; en ajoutant au matériel de guerre.

« Accroit ou développe, est cause d'un accroissement ou développement, est connu pour avoir contribué à l'accroissement ou au développement des forces militaires de tout navire que pendant le temps de son séjour dans les possessions de Sa Majesté, était employé au service militaire ou seulement en service de navigation, d'un état étranger en guerre avec tout autre état ami.

» Cette personne aura commis une violation de la présente loi et sera passible d'une amende ou d'un emprisonnement ou bien des deux peines à la fois à la discrétion de la Cour par laquelle elle sera reconnue coupable et l'emprisonnement, s'il est infligé, pourra l'être avec ou sans travaux forcés. »

» Les réparations et le ravitaillement strictement nécessaires pour gagner le dit port s'effectueront sous la surveillance des autorités locales. »

Immédiatement surgit une difficulté : quel était ce port *le plus proche* dont parlait la proclamation de Hong-Kong *et qui ne fût* le théâtre d'aucune hostilité ? Serait-ce Saïgon ou les Philippines. Le gouvernement anglais interrogé à ce sujet par le gouverneur de Hong-Kong répondit en désignant Saïgon. Il en résulte donc une grande gêne pour l'escadre de blocus pour se ravitailler ; elle ne pouvait à l'avenir prendre à Hong-Kong en vivres et en combustible que juste la quantité *strictement nécessaire*, la proclamation insistait sur ce mot et cela une fois tous les trois mois pour chaque navire, pour pouvoir faire son plein à Saïgon. La gêne allait donc être très grande pour l'escadre tant pour les navires du blocus que pour ceux qui très nombreux partaient de France chargés de troupes, à destination du théâtre des hostilités et qui par ce fait même tombaient sous le coup de l'entlistment act.

En 1870, l'entlistment act avait été proclamé de la même manière, mais on avait trouvé un moyen ingénieux et cependant fort simple de tourner la difficulté. « Comme la souveraineté anglaise ne dépasse pas la rade de Hong-Kong, les navires français appareillaient et allaient à l'un des nombreux mouillages voisins où les remorqueurs anglais leur amenaient les chalands chargés de charbon. L'opération terminée on revenait en rade de Hong-Kong et tout était dit[1]. »

1. M. Dejardin, *Consul de France à Hong-Kong à J. Ferry*, 23 janvier 1885.
1. *Le Temps*, 30 janvier 1885.

A la suite de quels faits l'Angleterre avait-elle d'elle-même changé le *modus vivendi*, qu'elle avait adopté vis-à-vis de la France ? Des plaintes émanées du gouvernement chinois l'avaient en effet réduit à cette extrémité, qui il ne faut pas l'oublier, était une cause de grands préjudices pour les citoyens anglais fournisseurs de l'escadre.

Dès la fin du mois d'août, le Tsong-li-Yamen avait adressé aux représentants étrangers à Pékin une communication leur demandant comme conséquence de la neutralité de défendre à leurs nationaux de vendre du charbon aux navires français. Une semblable communication avait été faite par le Mandarin de Shanghaï aux consuls de cette ville [1]. Depuis ce temps le gouvernement chinois n'avait cessé de se plaindre au gouvernement anglais de ce qu'il appelait une violation de la neutralité en faveur des Français. Ce fut le point initial. A la suite de ces plaintes « il fut jugé nécessaire d'envoyer des instructions spéciales aux gouverneurs des colonies orientales pour les guider dans l'exécution de ce qu'avait décidé le gouvernement de Sa Majesté [2]. » Pour atténuer jusqu'à un certain point la sévérité de la mesure qu'il venait de prendre, le ministre anglais continuait en disant, que, ces instructions ne modifiaient en quoi que ce fût ni l'attitude du gouvernement de Sa Majesté, ni la décision qu'il avait prise en octobre dernier et qu'on avait fait connaître au gouvernement français.

Cette mesure qui frappait l'escadre française n'était pas

1. M. Patenôtre à J. Ferry. Télégramme du 7 septembre 1884.
2. Lord Granville. *Times*, 24 février 1885.

sans apporter des troubles très graves dans le fonctionnement du blocus de Formose. Le 24 janvier l'amiral Courbet écrivait au commandant Baux, commandant le cuirassé *La Triomphante :* « Mon intention est que tant que la guerre ne sera pas déclarée *officiellement*, les bâtiments de la zone sud aillent à tour de rôle compléter à Hong-Kong, vivres, rechanges et combustibles [1]. »

Le premier vaisseau qui eut à subir l'application de l'Entlistment act fut *La Triomphante.* « Le 26 janvier, ce vaisseau était à peine mouillé à Hong-Kong qu'on lui notifia la déclaration de neutralité du port [2] » il ne put obtenir que 200 tonneaux de charbon c'est-à-dire la quantité jugée nécessaire pour gagner Saïgon. Tandis que son chargement ordinaire était de 410 tonneaux, quant aux vivres on les proportionna de même et ce n'est que par faveur qu'il put embarquer une certaine quantité de piastres [3].

Quels furent les résultats ?

Les commerçants anglais du port de Hong-Kong furent les premiers à souffrir de la mise en vigueur des prohibitions nouvelles. Pour assurer le ravitaillement en charbon de l'escadre française, M. Le Dentu, commissaire-adjoint du *La Galissonnière*, fut détaché en permanence à Hong-Kong pour la passation des marchés et l'envoi régulier d'approvisionnement. Les fournisseurs anglais furent écartés le plus possible, le charbon arrivait généralement

1. Rapporté par M. Loir, *op. cit.*
2. M. Loir.
3. E. Duboc, *Le droit de visite et la guerre de Course.*

à l'escadre sous pavillon allemand. Aussi les feuilles locales récriminèrent vivement et contre le gouvernement de la colonie et contre celui de la métropole, ces plaintes eurent leur effet et le Foreign entlistment act tomba peu à peu en désuétude [1]. » En effet le gouverneur de Hong-Kong décida qu'à l'avenir on ne tiendrait pas compte de l'existant en vivres et en charbon des bâtiments de guerre, dans les approvisionnements qui leur seraient fournis à Hong-Kong. En même temps la mesure prise dans la proclamation du 23 janvier et qui interdisait de fournir du charbon à un même navire qu'à l'expiration de trois mois depuis la fourniture antérieure fut rapportée [2].

Quant aux réparations à effectuer aux bâtiments, le *Lutin* et le *Lynx* furent réparés à Haïphong.

Un autre résultat qui naquit de l'application de l'Act anglais fut celui-ci : Les transports ne firent plus escales dans les possessions anglaises. Le *Tonkin* parti de France en décembre fut le premier navire qui ne relâcha pas dans les ports anglais ; il fit escale à Obock (au lieu d'Aden), à Mahé (au lieu de Colombo) et à Saïgon (au lieu de Singapour). De plus on expédia de France de grands paquebots chargés de charbon et qui pouvaient tenir jusqu'à 3.000 tonnes de ce combustible. Ces navires lorsque le temps le permettait allaient ravitailler à leur mouillage les bâtiments de guerre qui faisaient partie de l'escadre de blocus.

1. M. Loir, p. 236, note.
2. E. Duboc, *op. cit.*

CHAPITRE V

LE FOREIGN ENTLISTMENT ACT ET LE GOUVERNEMENT FRANÇAIS

Qu'allait faire maintenant le gouvernement français ? Il n'avait pas déclaré la guerre pour éviter de froisser les intérêts des neutres et dans l'idée qu'il n'aurait pas ainsi à craindre une déclaration de neutralité de l'Angleterre lui interdisant l'accès des forts anglais et voilà que précisément cette faculté lui était retirée. Le gouvernement français n'avait plus qu'une chose à faire, reprendre tous ses droits de belligérant; c'est ce qu'il fit. Le 23 janvier, les ordres concernant l'application du Foreign entlistment act ayant été donnés, le 24 M. Ferry envoyait la décision du gouvernement français à M. Waddington. « Ces résolutions dont nous n'entendons nullement discuter la légitimité n'ont pas été sans nous causer quelque surprise. Dès le 4 septembre dernier, le Consul de France à Victoria annonçait qu'une proclamation publiée la veille sur des ordres venus de Londres, prescrivait la mise en vigueur du Foreign entlistment act. Néanmoins un de nos cuirassés le *La Galissonnière* et le torpilleur n° 46 étaient admis le jour même dans les bassins de Hong-Kong où ils

ont pu librement réparer les avaries qu'ils avaient subies dans la rivière de Fou-Tchéou. Depuis lors, les bâtiments de notre marine de guerre n'ont éprouvé aucune difficulté à se ravitailler dans les ports de la mer des Indes et de la mer de Chine. D'autre part, l'attitude que le gouvernement de Sa Majesté britannique avait résolu d'observer provisoirement en l'état de notre conflit avec la Chine, était indiquée avec précision dans la communication que vous avez reçue de lord Granville à la date du 26 novembre dernier. D'après cette communication, le gouvernement de Sa Majesté britannique considérait qu'il existait entre la France et la Chine un état de guerre de *facto et de jure.* » Toutefois il voulait tenir compte de ce fait que le gouvernement français, « en vue d'atténuer les conséquences de la guerre en ce qui concerne les vaisseaux neutres, déclarait qu'il ne se proposait pas d'exercer le droit de visite ou de capture sur les vaisseaux neutres en pleine mer, droit qui lui appartient, afin de prévenir le transport de la contrebande de guerre à destination de la Chine ». Dans cet état de choses, le gouvernement anglais avait adopté le *modus vivendi* dont nous avons parlé. « Le *modus vivendi* déterminé par ces déclarations et consacré par la pratique des derniers mois, se trouve évidemment modifié à notre désavantage par les instructions qui viennent d'être envoyées aux autorités des possessions coloniales anglaises ; nos croiseurs ne devant plus trouver dans les ports les facilités qu'ils y ont rencontrées jusqu'à présent, il n'y a plus de raison pour qu'ils s'abstiennent de soumettre les bâtiments neutres à une exacte surveillance. La situation nouvelle

qui leur est faite par une application plus rigoureuse des règles de la neutralité, nous détermine à avancer l'heure que nous aurions choisie pour revendiquer le plein et entier exercice des droits reconnus aux belligérants par la loi internationale. Des ordres en ce sens vont être adressés aux commandants de nos escadres. Je vous serai bien obligé de vouloir bien en aviser le gouvernement de la Reine, en ajoutant d'ailleurs que nous entendons nous conformer strictement aux règles de la Déclaration de Paris du 16 avril 1856[1]. »

En même temps, le gouvernement de Paris décidait que seraient à l'avenir réputés contrebande de guerre non seulement les articles de guerre destinés à la Chine, mais encore ceux destinés à Hong-Kong. Enfin la dernière mesure concernait le riz. A cet effet le 20 février, la note suivante était envoyée aux ambassadeurs français :

« Les conditions dans lesquelles notre conflit avec la Chine se comporte actuellement nous ont déterminés à user du droit qui nous appartient comme belligérants, de considérer et de traiter désormais le riz comme contrebande de guerre. Des ordres sont donnés aux commandants de nos forces navales pour que cette mesure soit mise à exécution à partir du 26 février. Je vous prie de vouloir bien le notifier au gouvernement près duquel vous êtes accrédités afin que le commerce en puisse être avisé[2]. »

1. J. Ferry à M. Waddington, 24 janvier 1885.

2. « Il y avait nécessité de déclarer le riz contrebande de guerre. Le gouvernement chinois avait passé avec les trois compagnies de navigation qui font

Voici en conséquence les instructions qui étaient données par l'amiral Courbet aux navires de son escadre en date du 12 février 1885 : « A la suite de la mise en vigueur du Foreign entlistment act dans les ports de Hong-Kong et de Singapour, le gouvernement français avait résolu de revendiquer le plein et entier exercice des droits reconnus aux belligérants par la loi internationale. Vous pouvez dès la réception des présentes instructions donner effet à cette résolution en procédant, à l'égard des neutres, dans les mers de Chine comme si la guerre était officiellement déclarée. Vous vous efforcerez toutefois d'apporter le moindre trouble possible au commerce étranger en n'allant pas au delà des mesures strictement nécessaires pour empêcher de violer le blocus et pour empêcher d'importer en Chine de la contrebande de guerre. Vous vous appliquerez dans l'exercice du droit de visite à l'observation rigoureuse des règles prescrites. Vous aurez soin de m'envoyer sans aucun retard, afin que je les transmette à Paris, les pièces nécessaires au Conseil des Prises pour statuer sur les cas de capture. »

Tels furent les résultats de cette déclaration de neutralité pour l'Angleterre. Elle fut plus nuisible à ses intérêts qu'à ceux de la France. Aussi le 21 mars le comte Granville l'abolissait-il. « Je demande la permission d'exposer, écrivait-il, que j'ai prié le secrétaire d'État de Sa Majesté

le service entre Shanghaï et Tien-Tsin un contrat d'après lequel 700.000 piculs de riz doivent être transportés dans le Nord avant l'été » (Télég. de M. Patenôtre à J. Ferry, 18 février 1885). C'était le seul moyen d'empêcher cette expédition et d'affamer la Chine septentrionale et le gouvernement chinois serait ainsi forcé d'en arriver à la paix.

pour les colonies de donner des instructions aux gouverneurs des colonies de Sa Majesté de Hong-Kong, de Ceylan et des établissements de Malacca, pour que tout en exécutant les prescriptions du Foreign entlistment act en ce qui concerne l'équipement des navires, ils n'aient plus à intervenir au sujet des embarquements de charbon faits en vue du commerce et ayant le caractère d'une transaction commerciale [1]. »

Les conséquences de cette déclaration furent donc pour nous, que le blocus de Formose commencé comme blocus pacifique se termina comme blocus de belligérants.

1. Le comte Granville à M. Waddington, 21 mars 1885.

CHAPITRE VI

COMMENT S'OPÉRA LE BLOCUS DE FORMOSE

Ce blocus s'exerça au milieu des plus grandes difficultés. On conçoit en effet combien il devait être difficile de bloquer cette côte mal connue et entourée de récifs à cause de la disproportion entre l'énorme étendue des côtes à surveiller et la zone relativement restreinte dans laquelle les croiseurs français avaient le droit d'exercer leur action effective.

Enfin et surtout, les difficultés du blocus, naissaient du climat même de ces côtes et du régime des vents.

Les mers de Chine sont, en effet, soumises à l'influence de vents périodiques appelés moussons qui soufflent tantôt du Nord-Est, tantôt du sud-ouest; elles sont soumises enfin à des ouragans d'une forme particulière appelés typhons. Ce sont des tempêtes très dangereuses : ouragans ou cyclones, on les rencontre surtout aux environs de Formose. « On peut considérer le typhon comme un coup de vent circulaire dont le centre généralement calme est entouré par des vents tournant avec une incroyable furie, qui diminuent graduellement de force vers la circonférence[1]. » Les seuls ports de Formose qui pouvaient servir

1. *Instructions nautiques sur les mers de Chine.*

de refuge étaient Kelung et Tamsui, les deux ports du Nord; la zone sud du blocus était donc privée de refuges. Ajoutons à cela une mer très dure, des ports où les vaisseaux n'étaient pas en sûreté, des coups de vent subits, des barres changeantes et des courants violents; telles furent les conditions au milieu desquelles fut exercé le blocus.

L'hiver venu, la mousson du nord-est commença à souffler, une dépêche adressée au *Temps* disait: « Le temps a été exécrable sur les côtes de Chine pendant le mois de décembre, et les opérations à Formose ont été impossibles. Pendant cette période à Tamsui le blocus est resté très rigoureux, tandis qu'il a été levé de fait devant Taïwan et Takao, où aucun navire se trouvait depuis le mois de décembre. »

Laissons à un officier de marine, qui a assisté à ce blocus, le soin de nous décrire les multiples péripéties que traversa l'escadre.

« Dès lors commença pour durer de longs mois, un perpétuel va-et-vient des navires sur tous les points pour les missions les plus diverses; le détail de leurs mouvements ne pourrait être donné qu'en transcrivant le journal de bord des bâtiments qui ont participé à cette croisière. Encore ce journal ne contiendrait-il que la simple mention des événements et devrait-on se représenter par la pensée les difficultés sans nombre qu'il fallait vaincre chaque jour, même au mouillage; la pluie, la brume, la mer énorme, les coups de vent continuels.

» A Kelung, les navires étaient en perdition un jour sur deux et les officiers anglais de Hong-Kong qui connais-

saient ces parages engageaient des paris sur la perte des navires français. On n'entendait parler que de chaînes cas sées et d'ancres perdues. Il fallait que l'hélice fut constamment prête à tourner et, ce qui est plus difficile, qu'elle pût partir à la seconde, sinon une catastrophe était imminente. A ce métier les machines et les chaudières surtout fatiguaient énormément; au mouillage, suivant la force de la brise et de la houle, les navires conservaient sous pression la totalité ou une partie des chaudières. On balançait et purgeait la machine toutes les dix minutes. Les mécaniciens se surmenaient. La moitié du personnel demeurait toujours aux postes de manœuvre, l'autre moitié restait prête à lui donner la main au premier signal. Les difficultés se décuplaient dans les traversées qui en raison de l'urgence des missions, se faisaient coûte que coûte à travers les plus grosses mers de la mousson. Si un navire allait de Tamsui à Taïwan, ce voyage si simple en apparence pouvait se transformer en une odyssée dans le genre de celle-ci; dès le départ, coup de vent violent qui obligeait de mettre à la cape; le lendemain la côte de Chine était reconnue et le croiseur se trouvait contraint d'y chercher un abri. Le vent diminuant il faisait route sur Formose. Il l'atteignait à grand'peine et y mouillait. Second coup de vent qui l'obligeait à dérader, en appareillant il cassait une chaîne... chaque transport en laissait une des siennes à l'escadre et de plus on était obligé d'en expédier directement de France à presque tous les navires[1]. »

1. M. Loir, *op. cit.*, p. 216.

TROISIÈME PARTIE

DES CONDITIONS JURIDIQUES DE SON ÉTABLISSEMENT

CHAPITRE PREMIER

DES CONDITIONS JURIDIQUES DE L'ÉTABLISSEMENT DU BLOCUS

Le blocus de Formose pour qu'il pût être observé par les puissances neutres et par la Chine elle-même devait répondre à deux conditions : il fallait qu'il fût notifié et il fallait qu'il fût tenu par une force suffisante. Nous parlerons donc tout d'abord de la notification puis de l'effectivité.

I. — De la notification.

Les auteurs qui reconnaissent l'existence et la possibilité des blocus pacifiques s'accordent pour exiger qu'il soit notifié non seulement aux ports bloqués, mais encore aux puissances tierces. Il existe trois sortes de notifications :

1° La notification que le commandant de l'escadre bloquante doit faire aux autorités de qui dépendent les ports ou les côtes bloqués ;

2° La notification qu'on peut appeler générale et qui est faite aux neutres par la voie diplomatique ;

3° La notification *spéciale* à chaque navire qui s'approche de la ligne de blocus et tenterait de la franchir.

Telles sont les trois notifications qui doivent être faites d'un blocus. Sont-elles nécessaires toutes au même degré? On distingue suivant qu'il s'agit d'un navire qui entre dans un port bloqué ou qui en sort. Pour un navire qui sort du port, la notification de l'amiral commandant l'escadre bloquante aux autorités du port suffit sans qu'il soit besoin de le lui notifier à nouveau lorsqu'il arrivera sur la ligne de blocus [1]. Pour un navire venant du large, il s'est élevé des divergences parmi les auteurs, les uns tenant pour nécessaire une notification que d'autres jugent inutile. Devant ces doutes la doctrine française a admis que pour qu'un blocus soit valable et entraîne la saisie des navires qui tenteraient de le franchir, il faut qu'en tous cas une notification soit adressée sur place à chaque bâtiment qui tenterait de passer. Cette théorie la plus rationnelle a obtenu l'approbation des auteurs : « Si la France a exigé la notification spéciale en principe et s'y est toujours conformée cela lui fait beaucoup d'honneur, car l'avertissement spécial amoindrit toujours les inconvénients de la guerre pour les neutres et coupe court à tous les abus du droit de blocus [2]. »

1. Bonfils, *Manuel de droit international public*, 2e édition, p. 780.

2. Heffter, *Le droit international de l'Europe*, 4e édition, annotée par Geffckeu, § 156, note 2.

Voyons maintenant comment ces règles furent observées par l'escadre française à Formose.

Le 20 octobre, l'amiral Courbet notifiait aux autorités locales, qu'il tiendrait en état de blocus, toute la partie nord et ouest des côtes de Formose. Cette notification fut communiquée par la voie diplomatique à toutes les puissances. Enfin la notification spéciale à chaque navire fut exigée, lorsque ces derniers voudraient entrer dans les ports bloqués. L'amiral Courbet disait en effet dans ses instructions du 22 novembre : « Tout bâtiment neutre qui se présenterait porteur de contrebande de guerre ou de troupes serait invité à s'éloigner » et il ajoutait « si cependant il portait des troupes on le capturerait auparavant. »

Quant aux vaisseaux venant des ports bloqués il ne pouvait en être question, les bâtiments neutres ayant reçu un délai de trois jours pour terminer leur chargement et quitter les ports bloqués.

On voit donc que les notifications furent strictement ordonnées ; il ne fut soulevé d'ailleurs à ce sujet aucune réclamation de la part des neutres.

II. — De l'effectivité.

Si la coutume internationale exige la notification du blocus, elle n'en exige pas moins son effectivité. C'est pourquoi l'amiral Courbet dans sa déclaration de blocus disait : « A partir du 23 octobre 1884, tous les ports et rades... seront tenus en état de blocus *effectif.* »

Que doit-on entendre par ce terme d'effectivité ? Pour

qu'un blocus puisse s'imposer à l'observation des puissances étrangères au conflit, il ne suffit pas seulement que les nations sachent qu'il leur est interdit de commercer avec les lieux bloqués, il faut qu'elles sachent encore que toute tentative faite pour enfreindre les mesures prises par le bloquant sera immédiatement suivie à leur égard de mesures coercitives ; cela n'aura lieu que si aucune tentative de violation du blocus ne pourra échapper à la surveillance des croiseurs.

Cette notion d'effectivité est claire en soi ; mais où on se heurte à des difficultés et à des doutes, c'est lorsqu'on aborde la pratique des faits et si on veut donner une définition de cette effectivité. La véritable effectivité n'aurait lieu sans doute, que lorsque les navires étant assez près les uns des autres, il serait matériellement impossible à un forceur de blocus, de passer entre eux. Ce qu'on a voulu en 1780, en 1800 et en 1856 enfin, c'est s'interdire à jamais l'emploi des blocus fictifs. En 1780, lors de la ligue de neutralité armée, on exigea que les croiseurs fussent *arrêtés et suffisamment proches pour créer danger évident d'entrer*. En 1800, on exigea que l'entrée du port fût rendue dangereuse par le moyen de vaisseaux *placés à sa proximité*. Enfin, lors de la déclaration de 1856, les États déclarèrent qu'on n'observerait que les blocus *maintenus par une force suffisante pour en interdire réellement l'accès*. Qu'était-ce qu'une force suffisante? La déclaration était muette sur ce point de sorte que l'efficacité des blocus ne peut être discutée que sur chacun d'eux pris isolément.

Voyons maintenant si le blocus de Formose se conforma à cette règle.

L'amiral Courbet avait été nommé, pour cette tâche, commandant en chef de forces navales considérables et si on les compare à l'état des forces navales antérieures à l'expédition de Chine, on verra l'augmentation formidable qu'elles avaient reçue.

L'escadre de l'amiral Courbet comprenait :

1° La division navale du Tonkin sauf les canonnières de rivière qui restaient sous les ordres du général commandant le corps expéditionnaire ;

2° L'escadre de Chine commandée par l'amiral Lespès.

Ces deux escadres réunies formaient une flotte imposante dont le commandement en chef fut donné à l'amiral Courbet.

Outre les quatre navires qui croisaient dans le détroit de Formose au moment où se place la déclaration de blocus, l'escadre comprenait :

3 cuirassés de croisière, 1 corvette cuirassée.
3 croiseurs de 1re classe, 1 aviso transport.
1 croiseur de 2e classe, 5 canonnières.
2 croiseurs de 3e classe, 2 torpilleurs.

En tout, 23 vaisseaux de tous rangs. Cette force navale fut augmentée à la fin de 1884 et au commencement de 1885 de :

1 cuirassé, 5 croiseurs de 1re classe.
2 canonnières, 2 croiseurs de 2e classe.

C'était une force considérable et c'est pourquoi lord Fitz Maurice, répondant le 30 octobre à une question de M. Warton, déclara devant la Chambre des Communes

« que l'amiral français à Formose était à la tête de forces considérables et qu'il n'y avait aucune raison pour que le blocus ne fût pas effectif ».

Parmi les vaisseaux qui composaient cette escadre on a vu que l'amiral ne put mettre dès le début au service du blocus, que vingt-trois navires. Était-ce suffisant ? Nous ne le croyons pas, vu l'étendue immense de ces 400 kilomètres de côtes déclarées en état de blocus. En effet, il fallait cinq vaisseaux à Kelung, huit à Tamsui pour appuyer les opérations militaires commencées et qui ne pouvaient plus être abandonnées, trois devant Taïwan et deux devant Takao. Comme il en fallait au moins un à Matsou pour éclairer l'escadre, il en restait donc tout juste quatre pour croiser dans le détroit.

« Pour que le blocus fut efficace, écrivait M. Loir, les navires échelonnés le long de la côte auraient dû être toujours deux à deux en vue l'un de l'autre ; mais pour arriver à ce résultat il aurait fallu quadrupler le nombre des vaisseaux de l'amiral [1]. Tels qu'ils étaient, ils laissaient bien des points libres et facilement accessibles. Du reste notre présence était signalée aux forceurs de blocus par les insulaires eux-mêmes suivant que nos croiseurs étaient un, deux ou trois, ils allumaient sur le rivage un, deux ou trois feux, visibles de la haute mer ; et si les croiseurs longeaient la côte les feux se déplaçaient dans le même sens indiquant que tel ou tel point était gardé ou que tel ou tel autre ne l'était pas [2]. »

1. C'était aussi l'avis de l'amiral Courbet.
2. Loir, *op. cit.*, p. 89.

Telles sont les appréciations d'un officier qui a vu les choses et qui a assisté à toute la suite de ces événements. Le blocus de Formose ne fut donc pas strictement effectif et il le fut d'autant moins que des missions spéciales étaient sans cesse données aux croiseurs ; les indisponibilités étaient nombreuses.

Les conséquences en furent graves. On avait voulu empêcher les Chinois d'aborder dans l'île pour amener des renforts ; voici le résultat qu'on obtint : au commencement de la campagne, au mois d'août, il y avait 6.000 Chinois dans l'île, quatre mois après il y en avait 30.000. Ce fut le résultat de cette ineffectivité ; une autre cause vint encore aggraver la situation, la levée partielle et temporaire du blocus.

CHAPITRE II

DE LA LEVÉE PARTIELLE ET TEMPORAIRE DU BLOCUS

Les blocus, une fois notifiés et alors qu'ils sont en pleine vigueur, peuvent être levés en fait sous l'influence d'événements particuliers. Ces levées de blocus peuvent être générales ou spéciales suivant que les opérations sont arrêtées sur la totalité ou sur une partie seulement des lieux bloqués. Un tel blocus, continue-t-il à s'imposer à l'observation des neutres ? Les jurisconsultes ont fait des distinctions. « On admet, dit M. Perels, que le blocus n'est que suspendu et non levé et qu'il ne faut pas de nouvelle notification lorsque les croiseurs cédant à une force majeure ont abandonné leur station pour un temps très court. En cas d'absence plus longue qui n'a pas pour cause immédiate la force majeure il n'y a plus blocus effectif [1]. » C'est la thèse la plus généralement admise. « Tous les publicistes [2], dit Calvo, admettent que le blocus cesse du moment où les navires bloquants se retirent pour remplir une autre mission et sans laisser dans les

1. *Perels, op. cit.*, p. 199.
2. Calvo, *op. cit.*, p. 558.

eaux qu'ils occupaient, un nombre suffisant de navires pour continuer l'opération à laquelle ils étaient employés. » D'après la théorie anglaise, au contraire, tout blocus formellement notifié subsiste malgré toute levée en fait, jusqu'au jour où une nouvelle notification aussi formelle que la première déclare que le blocus n'existe plus. Cette théorie, qui n'admet pas la levée temporaire du blocus, est inacceptable car elle se met en conflit avec le grand principe de l'effectivité.

A Formose le blocus fut levé en fait depuis les premiers jours de décembre jusqu'au 7 janvier. Cette levée du blocus n'atteignit pas toutes les côtes, mais seulement les côtes de la zone sud, tandis que le blocus continuait plus rigoureux que jamais dans la zone nord.

Quelles en étaient les causes ?

Elles étaient de deux sortes. Nous avons vu déjà comment, par l'effet du mauvais temps, les navires avaient dû interrompre le blocus ; nous ne reviendrons pas sur ce fait. Une autre cause, plus importante, va nous occuper.

Vers le milieu de décembre, on apprit brusquement que les navires français allaient avoir à compter avec la flotte chinoise. « L'agence Havas, disait J. Ferry dans un télégramme à M. Patenôtre, annonce que les deux grands croiseurs venus de Port Arthur à Shanghaï méditeraient d'attaquer en route les transports des Messageries qui portent nos premiers renforts. L'opinion se préoccupe de cette nouvelle. Les croiseurs signalés ont-ils quitté Shanghaï. Faites tout le possible pour être au courant de

leurs mouvements et prévenir l'amiral Courbet que des instructions vont lui être adressées [1]. »

Ces craintes n'étaient pas vaines ; à ce moment la flotte chinoise pouvait mettre en ligne un assez grand nombre d'unités de combat pour pouvoir inquiéter une flotte comme la flotte française toute formidable qu'elle était. Elle comprenait, en effet, une vingtaine de bâtiments blindés, un certain nombre de croiseurs en acier, et des navires en bois. En tout la flotte chinoise comprenait 48 unités de combat avec 295 bouches à feu [2]. Sans doute, ce n'étaient pas tous des navires ayant une grande valeur militaire ; ils manquaient d'hommes exercés et de chefs pour les mener au feu, c'étaient en un mot « des corps sans âme ». Mais tous n'étaient pas à ranger dans cette catégorie, la marine chinoise comprenait quelques croiseurs en acier sortant des ateliers de Kiel, grands marcheurs formidablement armés et de plus commandés par des chefs allemands.

On conçoit combien l'émotion fut grande quand on apprit que les transports français pouvaient devenir la proie de ces croiseurs. M. Patenôtre qui avait été chargé, nous l'avons vu, de se tenir au courant de leurs mouvements, télégraphiait le 20 décembre : « On assure que les croiseurs de Li-Hung-Chang sont partis, non pour la Corée, mais pour le Sud en vue d'arrêter les transports français au delà de Hong-Kong. J'en avise l'amiral Courbet. »

Qu'allait-on faire ? L'amiral Courbet, seul, pouvait quel-

1. J. Ferry à M. Patenôtre, 11 décembre 1884.
2. D'après J. Normau.

que chose, mais tous ses navires étaient engagés dans le blocus de Formose et nous avons vu plus haut combien déjà ils étaient insuffisants. Il valait mieux abandonner le blocus sur une partie de la côte que de risquer l'attaque des transports par les croiseurs chinois. C'est à quoi on se résolut. Il ne fallait pas songer à débloquer entièrement l'île de Formose, sans quoi le gage de Kelung privé de l'appui de la flotte eût été absolument illusoire. On décida, en conséquence, de ne lever le blocus que dans la zone sud et de le maintenir dans la zone nord. On rappela les croiseurs et on en envoya un certain nombre convoyer les transports depuis le détroit de Malacca.

Cette escadre chinoise inspirait encore une autre crainte, outre la possibilité d'une attaque des transports français, il n'était pas impossible qu'elle songeât à attaquer de même l'escadre de blocus dispersée qu'elle était sur toute l'étendue de la côte de Formose.

Le 5 décembre le *North-China Daily News* publiait l'information suivante : « Il n'est plus nécessaire, croyons-nous, de faire un mystère de ce fait bien évident qu'une descente des Chinois sur la côte bloquée de Formose a été décidée et que la flotte destinée à l'attaque appareillera bientôt pour le Sud. Quant à la destination immédiate des navires et à leur action avant d'engager la bataille devant Tamsui et Kelung, nous avons de bonnes raisons pour garder le silence à ce sujet, bien que nous soyons en possession de complets renseignements. Qu'il nous suffise de dire que cinq navires de guerre de l'escadre de Nankin et sept de la flotte de Peï-Yang ont été détachés

pour cette entreprise désespérée. On a engagé vingt-quatre Allemands, un artilleur et un mécanicien étant attachés à chaque navire, le tout sous l'autorité d'un commandant allemand soumis à l'autorité de l'amiral Wu. » Puis suivait l'indication de changements et de mutations dans le mandarinat. « Nous croyons, continuait le *North China Daily News*, que ces mouvements sont d'une importance considérable et, si aucun fait imprévu ne vient arrêter l'exécution, il est probable que nous entendrons bientôt parler de grands événements dans le Sud ».

On conçoit qu'un article rédigé en cette teneur n'était pas propre à encourager l'amiral dans son intention de maintenir intact le blocus de Formose. D'autant plus que l'impératrice avait promulgué un édit ordonnant à la flotte chinoise de s'armer pour attaquer l'escadre française. Il est vrai que Li-Hung-Chang de qui dépendaient les fameux croiseurs et le commandant allemand sous les ordres duquel ils devaient naviguer, s'opposaient énergiquement à toute rencontre de la flotte chinoise avec la flotte française ; la leçon infligée à la Chine à Fou-Tchéou ayant eu au moins ce résultat. Néanmoins on pouvait toujours craindre une attaque qui aurait pu, si un désastre s'en était suivi, avoir des conséquences désastreuses sur la suite des opérations et sur la marche des négociations.

Cette crainte s'aggrava encore au reçu d'un télégramme de M. Patrenôtre, conçu en ces termes : « Quelle que soit sa destination réelle, la flotte chinoise à en juger par les préparatifs qui sont faits sous nos yeux semble prendre ses dispositions en vue d'une rencontre avec nos forces

navales. On fabrique en ce moment à Shanghaï d'immenses filets dont les mailles sont faites de sept fils de fer entrelacés et qui doivent servir à protéger les navires de guerre de Li-Hung-Chang contre nos torpilleurs ; j'ai pu m'en procurer un fragment que j'envoie à l'amiral Courbet [1] ». Ce détail montrait évidemment, que non seulement les Chinois avaient l'intention d'arrêter les transports français mais encore se disposaient à attaquer la flotte de blocus, puisque là seulement se trouvaient les deux torpilleurs dont ces filets devaient les préserver.

Aussitôt l'amiral Courbet envoya au commandant de la *Triomphante*, le télégramme suivant : « La possibilité d'une attaque prochaine dirigée contre nous par les croiseurs chinois m'oblige à concentrer le plus possible de nos forces navales sur les deux points principaux de Tamsui et de Kelung [2]. » Ce fut alors que fut levé le blocus dans la zone sud.

Cette préoccupation de l'escadre chinoise avait encore d'autres conséquences, celles d'affaiblir les effectifs destinés au service du blocus et cela de plusieurs manières.

Chaque fois que l'amiral voulait envoyer un télégramme à la station télégraphique de Sharp-Peak (Pic Aigu), deux grands croiseurs escortaient la canonnière chargée d'aller communiquer avec le poste télégraphique. Aussi l'amiral dut-il, en face de cette obligation, décider qu'à l'avenir les dépêches seraient expédiées par Hong-Kong. Ainsi chaque télégramme envoyé par l'amiral Courbet, rendait trois unités indisponibles.

1. Télégramme de M. Patrenôtre à J. Ferry, 9 décembre 1884.
2. L'amiral Courbet au commandant Baux, 16 décembre 1884.

Un autre fait diminua encore plus l'escadre en lui enlevant le meilleur de ses vaisseaux. Devant cette menace perpétuelle des vaisseaux chinois, l'amiral Courbet se résolut à leur donner la chasse. Au mois de février il prit avec lui deux cuirassés, le *Bayard* et la *Triomphante* et cinq croiseurs et partit dans la direction du Yang-tse-Kiang à la recherche de l'ennemi. Il le rencontra d'abord à Sheipoo où il détruisit deux navires [1] et à Ning-Po où il en détruisit trois autres. C'étaient certes de grands succès, mais qui avaient rendu indisponibles pour un certain temps sept des meilleurs bâtiments de l'escadre.

Quels étaient le véritable but des Chinois en annonçant aussi bruyamment le départ de leur flotte pour une destination inconnue? Voulaient-ils véritablement attaquer les transports ou bien se mesurer avec l'escadre de l'amiral Courbet? Nous ne pensons pas qu'ils aient jamais eu l'une ou l'autre idée. Leur véritable but devait être de forcer l'escadre française à se diminuer en envoyant des convoyeurs pour les transports et surtout à se concentrer, levant ainsi partiellement le blocus de Formose. Ils pouvaient espérer en tirer grand profit; s'ils arrivaient à ce résultat c'était le réapprovisionnement de Formose assuré en vivres et en munitions, c'était en un mot regagner d'un seul coup tout ce qu'ils avaient perdu depuis le commencement du blocus, c'était enfin leur donner le moyen de prolonger plus longtemps la lutte à Tamsui et dans le nord de l'île.

1. Ce fut à cette affaire que se distingua M. Duboc, alors lieutenant de vaisseau, de l'amabilité de qui nous tenons certains détails concernant les opérations du blocus.

Ce fut ce qui arriva, de nombreux contingents en profitèrent pour se joindre à l'armée de Liu-Ming-Chang. Aussi devant de tels résultats bien que l'escadre chinoise ne fût pas encore rentrée dans ses ports d'abri, l'amiral Courbet se décida néanmoins dans les premiers jours de janvier, à renvoyer du côté de Taïwan le *Champlain*, la *Triomphante* et le d'*Estaing* [1].

Aussitôt conformément à la doctrine française, la notification suivante fut adressée aux consuls français et aux autorités locales :

« Nous soussigné, vice-amiral Courbet, commandant en chef les forces navales françaises dans l'Extrême-Orient.

» Vu l'état de représailles existant entre la France et la Chine, agissant en vertu des pouvoirs qui nous appartiennent.

» Déclarons :

» Qu'à partir du 7 janvier 1885, la côte de Formose comprise entre le cap sud (lat. nord 21°54′, long. est 118°30′) et Eyka (lat. nord 24°23′, long. est 118°13′) dont le blocus avait été provisoirement suspendu, sera tenu de nouveau en état de blocus effectif par les forces navales placées sous notre commandement et que les bâtiments amis ou neutres auront un délai de un jour pour achever leur chargement et quitter les lieux bloqués.

» La ligne délimitant l'espace soumis au blocus s'étendra à 5 milles de terre.

» Il sera procédé contre tout bâtiment qui tenterait de violer le dit blocus conformément aux lois internatio-

1. M. Loir.

nales et aux traités en vigueur avec les puissances neutres.

» A bord du Bayard en rade de Kelung, le 3 janvier 1885.

» COURBET. »

Les résultats de cette reprise du blocus furent prompts et les captures se firent nombreuses. 30 jonques furent capturées et détruites au fulmicoton. Les 200 Chinois qui les montaient furent faits prisonniers et envoyés à Kelung[1].

Depuis ce jour jusqu'à la fin des hostilités le blocus ne fut plus suspendu, mais s'exerça comme le passé avec la même inefficacité.

Quels devaient être les résultats d'un blocus aussi peu rigoureux ? Il fut fréquemment violé.

1. E. Duboc, *op. cit.*, p. 152.

CHAPITRE III

DES VIOLATIONS DU BLOCUS

En fait, le blocus de Formose fut fréquemment violé et il le fut au vu et su de tout le monde sans qu'il fût possible d'enrayer ce mouvement. Tout s'y prêtait, l'ineffectivité du blocus, la mauvaise volonté des neutres, le fait des autorités chinoises et jusqu'au mauvais temps, tout rendait la surveillance à peu près impossible. Le blocus fut violé aussi bien par les Chinois que par les neutres, mais, surtout par ces derniers.

Dès le début du blocus, des pourparlers s'étaient engagés entre le cabinet de Paris et les gouvernements étrangers qui, dans la crainte de voir leur commerce arrêté avaient demandé qu'on n'usât de rigueur qu'envers les seuls sujets chinois. Des pétitions avaient été signées particulièrement en Allemagne et qui avaient été suivies de négociations puis de promesses faites par le gouvernement français d'agir vis-à-vis des neutres de la façon la plus libérale. Les promesses résultaient du plan que la France avait adopté et qui consistait à ne heurter en rien les intérêts des étrangers en Extrême-Orient. Cette ex-

trême réserve à leur égard ne servit qu'à leur permettre de violer plus aisément le blocus.

En fait ce furent les navires étrangers qui firent le plus de tort à la France et ce fut parmi eux que se rencontrèrent les plus hardis transporteurs de contrebande de guerre et forceurs de blocus.

Dès le début des hostilités, ce mouvement se dessina nettement et on vit aussitôt comment la neutralité allait être à l'avenir observée. Dès le 30 août, l'amiral Courbet écrivait : « Les neutres vont évidemment maintenant transporter sur d'autres points (que Fou-Tchéou), les troupes, les torpilles et les munitions incapables de servir désormais dans la rivière Min. Il importe de priver la Chine de ce concours [1]. »

Ces prévisions devaient se réaliser dans la suite, le blocus était journellement violé et les journaux de Hong-Kong et de Shanghaï étaient remplis des prouesses de ces forceurs de blocus [2].

Ces navires avaient deux manières de procéder, ou bien ils allaient directement à Formose jeter à terre leur chargement d'hommes ou de vivres, ou bien ils se bornaient à le déposer aux Pescadores où des jonques venaient les prendre pour les conduire à Formose.

Le peu de largeur du canal de Formose, les gros temps leur permettaient d'accomplir sans encombre leurs voyages de Chine à Formose. « C'est ainsi que les vapeurs anglais *Namoa, Ping-On, Douglas, Activ* et *Waverley* réussi-

1. L'amiral Courbet au Ministre de la Marine, 30 août 1884.
2. M. Loir, *op. cit.*, p. 97.

rent à faire passer les soldats et le matériel qu'attendait le général Liu-Ming-Chang, au point que l'effectif des troupes de ce dernier limité en septembre 1884 à 5.000 hommes, atteignit en janvier 1885 le nombre de 30.000 combattants parfaitement armés et équipés[1]. »

Lorsque les navires étrangers se bornaient à débarquer leur contrebande de guerre aux îles Pescadores, des jonques chinoises la conduisaient à la côte de Formose.

Le groupe des Pescadores est formé de trois grandes îles Ponghou, Péhoé et Fisher, de vingt petites et d'une certaine quantité d'îlots rocheux. Ces îles servent, même en temps ordinaire, de refuge aux jonques qui passent journellement entre Formose et la Chine. Comme le vent du nord-est souffle généralement avec violence dans le canal de Formose, durant une partie de l'année, beaucoup de jonques seraient fort exposées, si elles ne trouvaient pas là un abri[2]. En réalité, elles y trouvaient en plus, la protection des canons chinois ; cela dura jusqu'au jour où l'amiral Courbet reçut l'ordre de s'en emparer.

Ces îles dont l'amiral Courbet aurait voulu s'assurer, présentent dans leurs nombreux détroits, des quantités de refuges à peu près invisibles et pour la plupart inaccessibles où les jonques chinoises venant de la côte d'Amoy ou de Swatow, pouvaient se réfugier pour attendre le moment favorable de gagner Formose et de débarquer

1. M. Loir, p. 80.
2. Vivien de St-Romain, *Dictionnaire de Géographie Universelle.*

leur chargement dans la baie de Hanghaï-Kang, soit dans le port de Kohsi-Kou à Foung-Chan ou sur toute autre partie de la côte[1]. Le capitaine du navire Activ a raconté qu'il avait déposé à Makung 500.000 piastres qui étaient parvenus à Tamsui au général Liu-Ming-Chang... ce même Activ avait débarqué des canons Armstrong destinés à armer les forts de Makung[2].

Il aurait fallu pour que ces faits ne se produisent pas, comprendre les îles Pescadores dans le blocus, mais était-ce facile? était-ce même possible? le blocus déjà presque illusoire serait arrivé à néant à moins qu'on ne se soit décidé ce qui était peu probable à renforcer par de nouveaux navires l'escadre de l'amiral Courbet.

Une fois chargées, ces jonques se dirigeaient vers la côte de Formose et échappaient bien souvent à la surveillance des croiseurs du blocus, au milieu de ces côtes à peu près inconnues, hérissées de bancs et de hauts fonds qui rendent la navigation à peu près impossible pour des navires qui ne sont pas conduits par un pilote local.

» Dès qu'une jonque était signalée, écrit le commandant Sarzeau, on lui donnait la chasse et quand après une lutte de vitesse qui durait plus ou moins longtemps, on arrivait à la rejoindre ; au moment où on mettait une embarcation à la mer pour aller la visiter, elle virait de bord brusquement et profitait de ce que son cercle de giration était beaucoup plus petit que celui du croiseur, elle s'échappait et prenait une certaine avance. On la

1. Huart, *La Guerre illustrée*, p. 455.
2. M. Loir.

poursuivait alors à coups de canon. Parfois on réussissait à la couler, mais parfois elle arrivait à se jeter à la côte et à débarquer ses hommes avant qu'on ait pu la rejoindre ou la détruire [1].

Les seuls dangers qu'avaient à courir ces jonques, puisque leur faible tirant d'eau leur permettait de trouver un refuge dans les ports bloqués, consistait dans la crainte des tempêtes ; beaucoup d'entre elles durent revenir à leur point de départ sans avoir pu aborder à la côte de Formose.

Pour n'être pas aperçues, elles se tenaient en vue et au large de l'île en dehors de la limite d'action du blocus. De là, elles choisissaient le point où elles allaient atterrir, hors de la portée des bâtiments français. Ils étaient guidés en cela par les insulaires eux-mêmes qui par signaux leur indiquaient le nombre, la position et la direction des croiseurs.

On conçoit sans peine quels précieux auxiliaires étaient pour le gouvernement chinois ces forceurs de blocus. Il y avait des cargaisons de contrebande de guerre si importantes que les consuls français s'en étaient émus et avaient adressé au gouvernement français des télégrammes constatant l'urgence qu'il y avait à ce qu'elles fussent arrêtées. « J'ai signalé dans toutes mes dépêches, écrivait M. Patenôtre, les expéditions d'armes faites de Shanghaï et des ports voisins, elles n'ont point cessé. Le steamer *Wismar* portant pavillon allemand est parti d'ici le 25 janvier pour Fou-Tchéou et Amoy avec 344 caisses

1. Sarzeau, *Les français au Tonkin*, p. 397.

de fusils Winchester et 600 caisses de cartouches. Il est à supposer que ces munitions sont destinées à être transportées ultérieurement à Formose[1]. »

Un autre navire, le *Wawerley* est demeuré célèbre parmi les forceurs de blocus. « Le *Wawerley,* disait M. Patenôtre, qui a déjà fait quatre ou cinq fois le voyage de Formose, est reparti il y a une dizaine de jours pour la même destination avec 600 hommes, 2 batteries de Krupp et 500.000 taels[2]. »

Que pouvait faire l'escadre française contre de tels adversaires ; privée du droit de visite, il n'y avait d'action possible sur eux que si les croiseurs français les prenaient en flagrant délit de violation de blocus ; et c'était bien difficile.

Cette manière de faire la guerre était donc préjudiciable à la France car elle permettait à la Chine de se servir des neutres et d'en faire ses fournisseurs et ses transporteurs. C'était en effet une source de grands profits pour les maisons étrangères ; tout en restant dans leur droit, elles achetaient à bas prix ce qu'elles revendaient très cher à la Chine. Sans doute, en apparence, elles couraient de grands dangers, mais les avantages étaient tels avec la complicité du gouvernement chinois qu'elles ne pouvaient résister au désir de profiter de l'occasion qui se présentait à eux de faire des affaires très lucratives.

En effet, elles ne risquaient rien, car elles avaient trouvé plusieurs combinaisons qui faisaient passer tous les risques au gouvernement chinois.

1 M. Patenôtre à J. Ferry, 27 janvier 1885.
2. M. Patenôtre à J. Ferry, 18 octobre 1885.

Le premier moyen consistait à affréter des bâtiments étrangers, anglais pour la plupart. Il est bien évident qu'en ce cas le gouvernement chinois se substituant au propriétaire du navire devait à ce dernier en cas de saisie, non seulement la valeur du navire, mais encore une indemnité fixée à l'avance et toujours assez forte pour tenter les plus hésitants [1].

Pour encourager les forceurs de blocus, on pouvait avoir recours à un autre moyen. Avant chaque départ de navires, les propriétaires exigeaient du gouvernement chinois, le dépôt d'une somme au moins égale à la valeur du navire.

Enfin, on pouvait opérer à l'aide de primes. D'après un télégramme de source privée le gouvernement chinois aurait passé avec des Compagnies allemandes et anglaises des traités pour diriger de différents points du Céleste Empire des navires sur la côte de Formose [2]. Ces navires étaient alléchés par l'espoir d'une prime énorme au cas où ils réussiraient à violer le blocus. Mais si, par hasard, ils étaient arrêtés, ils retournaient à leur port de départ et se faisaient indemniser.

Aussi le droit de visite exercé à partir de la mise en vigueur par l'Angleterre du Foreign entlistment act causa-t-il un désarroi énorme dans cette flotte volontaire. Les violations de blocus se restreignirent à de plus petites proportions mais sans toutefois cesser.

1. M. Patenôtre à J. Ferry, 21 janvier 1885.
2. *Le Temps*, 19 novembre 1884.

CHAPITRE IV

DE LA SANCTION DU BLOCUS

Toute mesure prohibitive est munie d'une sanction, celle du blocus est la saisie. Cette saisie n'est possible, dans la théorie française, que si le navire manifeste ostensiblement son intention de violer la défense formelle qui a été faite. Cette intention peut se manifester de plusieurs manières. Lorsqu'un croiseur aperçoit un navire qui se présente sur la ligne de blocus, il lui fait signe de s'arrêter afin de détacher une embarcation qui doit conduire à bord un officier chargé de faire la notification de l'état de blocus. Deux cas pourront se présenter; ou bien le navire sommé de s'arrêter obéira à cet ordre et la notification pourra lui être faite, ou bien il continuera sa route et alors la tentative étant manifestée par ce refus, le croiseur sera autorisé à l'arrêter de force, à le saisir sinon à le couler. Dans le premier cas, il aura cette autorisation si le navire persiste dans la route qui lui a été interdite.

Lors du blocus de Formose, il semble que ce blocus violé comme il le fut aurait dû donner lieu à des saisies nombreuses ; il n'en fut rien; les causes sont multiples.

Les forceurs de blocus étaient de deux sortes, nous l'avons vu, les uns étaient des paquebots aussi hardis que bons marcheurs et qui, chose précieuse surtout sur ces côtes dangereuses, étaient toujours dirigés par des pilotes locaux; les autres étaient ces jonques innombrables que souvent on ne pouvait poursuivre parce que leur faible tirant d'eau leur permettait de passer et d'aborder à des endroits où la navigation eût été impossible pour les croiseurs.

Les captures de jonques ne furent pas nombreuses, la plupart de celles qui furent arrêtées furent coulées. Journellement les jonques faisaient la traversée d'Amoy ou de Swatow à la côte de Formose. Sans doute si on avait pu conserver les jonques qu'on arrêtait, c'eût été une source de grands profits pour le gouvernement français, à condition toutefois que leur prise put être maintenue; mais on se heurtait à des difficultés qui sans être insurmontables pouvaient être néanmoins des obstacles à cette politique.

En admettant qu'il fût possible aux croiseurs d'atteindre ces jonques, pour pouvoir en tirer profit, il eut fallu pour cela les conserver dans un port qui fût absolument sûr. Or nous n'avions que Kelung, où les vaisseaux étaient en perdition un jour sur deux, à tel point que les navires de l'escadre durent se maintenir continuellement sous pression jusqu'au jour où la prise des Pescadores eût donné à la France le vaste et sûr port de Makung. Ce port eût admirablement rempli les conditions exigées, mais c'était une expédition nouvelle à entreprendre, des crédits, des sacrifices nouveaux à demander au pays. On s'y résolut à la fin de la campagne alors que cette mesure préconisée

par l'amiral Courbet eut dû être prise quatre mois plus tôt. Mais au moment où la prise des Pescadores eût pu assurer le port qui manquait pour conserver ces jonques, les négociations pour la paix aboutissaient et le traité de Tien-Tsin terminait enfin le conflit franco-chinois.

On ne pouvait donc garder les jonques ni à Formose où elles n'auraient pas été en sûreté, ni aux Pescadores qui n'étaient pas au pouvoir de l'escadre française. Pouvait-on les conduire dans un port neutre où elles auraient trouvé la sécurité qu'elles ne trouvaient nulle part ailleurs? Le seul port qui eût pu remplir ce rôle était Hong-Kong; mais la déclaration de neutralité lancée par l'Angleterre qui mettait en vigueur le Foreign entlistment act s'y opposait. Les prises pouvaient bien être conduites à Hong-Kong, mais cette station des prises dans le port ne devait avoir que le caractère d'une relâche forcée ou d'une escale passagère. Il ne fallait donc pas penser à Hong-Kong.

Restaient les possessions françaises du Tonkin et d'Indo-Chine. C'était impraticable; la campagne durant toujours et les côtes aussi bien que fleuves étant infestées de pirates. De plus, il aurait fallu détacher de l'escadre française déjà numériquement bien faible, une division de croiseurs pour garder ces prises, afin qu'elles n'excitassent pas la convoitise du gouvernement chinois.

En tous cas, et il en était de même *a fortiori* pour la Cochinchine, comment conduire à une telle distance un nombre aussi considérable de bâtiments naviguant aussi lentement que ces jonques. Où prendre les équipages pour les armer? Ne serait-ce pas encore affaiblir l'escadre

que d'inaugurer ces perpétuels convois vers le Tonkin ou la Cochinchine? Autant de questions qu'on ne pouvait résoudre en conservant les jonques capturées. Un certain nombre cependant furent conservées. On les employa au service du blocus où elles rendirent de grands services comme chalands à charbon[1].

Il fallait donc en arriver au moyen extrême les détruire ou les couler. C'est ce qui fut fait. Une dépêche de Hong-Kong au journal *Le Temps*, en date du 2 février, annonçait en effet: « Il n'y a à Taïwan que trois navires français pour bloquer la partie sud-ouest de Formose, néanmoins les Français détruisent *par centaines les bateaux de pêche et les caboteurs sur toute la côte.* » Sans accorder une confiance illimitée à la véracité de ce télégramme qui allait jusqu'à annoncer la destruction des barques de pêcheurs, acte universellement réprouvé, il y avait une part de vérité. Jusqu'à la fin de janvier, la croisière s'était montrée particulièrement peu sévère vis-à-vis de ces jonques indigènes. L'amiral Courbet jugeait sans doute qu'il y avait une certaine analogie, peut-être, entre les propriétaires de ces jonques et les marins qui se livrent à la pêche cotière ; c'est pourquoi ils avaient joui de l'immunité accordée généralement à ces derniers. Mais en présence des résultats qui s'en étaient suivi, il avait dû revenir sur sa décision et donner à ses commandants des instructions afin de mettre ordre à ces violations continuelles du blocus. Mais, et c'est là ce qui nous autorise à croire que ces petits transporteurs avaient joui jusqu'ici de la faveur accordée aux

1. E. Duboc, *op. cit.*, p. 150.

pêcheurs, il avait, par mesure d'humanité, fait remettre à une jonque un avis prohibant le mouvement des jonques chinoises, afin que tout le monde fût bien averti aussi bien les propriétaires des jonques, que les passagers qui les montaient, et que les commerçants qui expédiaient des marchandises, que des mesures nouvelles allaient être prises contre les caboteurs.

Cependant nous avons vu jusqu'ici que lorsqu'on coulait les jonques c'était uniquement lorsqu'on ne pouvait les conserver. Mais il se présentait d'autres cas où les vaisseaux français devaient avoir recours à ce moyen suprême. Il était rare en effet que les jonques s'arrêtassent au moment où le croiseur leur faisait le signal de mettre en panne, « elles s'imaginaient sans doute sur la foi des contes forgés par les Mandarins que les Français faisaient subir à leurs prisonniers les plus cruels supplices, ils ne se livraient que contraints et forcés. Pour les obliger à mettre en panne, on tirait généralement sur leurs voiles à obus d'exercice (non chargé) avec les petits canons revolver des hunes. Si cela ne suffisait pas, on employait l'obus de combat de même calibre (37 millimètres). Une seule fois le d'*Estaing* fut obligé de se servir de l'obus de 14 centimètres d'exercice. C'était pour arrêter un groupe de sept jonques à proximité de la côte bloquée. Le premier coup fut assez heureux pour démâter le grand mât de la jonque de tête. Les sept jonques mouillèrent, furent prises et détruites... Le 22 janvier une jonque voulant échapper à un croiseur à la faveur des bas fonds, on eut recours au canon, elle fut coulée. Les baleinières des croi-

seurs sauvèrent onze naufragés sur dix-sept hommes[1] ».

Cependant parmi les vaisseaux chinois qui furent arrêtés et pris par les croiseurs français, il n'y eut pas que des jonques. Deux prises sont dignes d'une mention spéciale, l'une le *Feï-Ho* et l'autre le *Ping-On*.

Le *Feï-Ho* était une canonnière appartenant à l'administration des douanes chinoises et portant pavillon chinois. Son équipage était chinois, mais elle était commandée par des officiers anglais. Elle fut prise dès les premiers jours du blocus, le 30 octobre dans les circonstances suivantes. On sait, tout d'abord, que l'administration des douanes chinoises est chargée de l'entretien du balisage et des phares sur les côtes chinoises. Le *Feï-Ho* était précisément affecté à cet entretien. Voici d'après un témoin comment il fut arrêté. Cette canonnière fut aperçue par un navire français au moment où, prétendait-elle, elle allait ravitailler le phare de la pointe du sud. « L'amiral Lespès lui permit de continuer sa route puisque après tout ce phare nous était utile à nous-même. Mais il obligea le commandant à lui donner sa parole d'honneur de ne communiquer avec aucun autre point et de ne mettre à terre ni contrebande de guerre, ni soldats. Le capitaine enhardi demanda, puis se vit refuser un laissez-passer lui permettant d'échapper à la visite de nos croiseurs. Cette mesure de défiance était utile car le 1er novembre vers 5 heures du soir le *La Galissonnière* l'aperçut se dirigeant non vers le phare mais bien sur Taïwan. Il lui signala de venir se faire reconnaître et lui tira même un coup de canon à bou-

1. E. Duboc, *op. cit.*, p. 151.

let sans réussir toutefois à lui faire changer de route.

« L'amiral fit alors garder soigneusement l'entrée de Taïwan par le *Lutin*, le *Villars* et le *d'Estaing* et lorsque le lendemain de grand matin le *Feï-Ho* quitta le port il fut arrêté net. L'amiral Lespès informa le capitaine qu'il capturait son navire pour avoir forcé le blocus[1]. » Cette capture donna lieu à des réclamations. Sir Robert Hart, directeur des douanes chinoises, protesta contre la saisie d'un navire affecté à une administration qui avait quelques titres à paraître internationale. Cependant, il n'y avait pas de doutes, le *Feï-Ho* appartenait bien à une administration chinoise, non à une administration internationale. « Malgré tout, ajoutait le *Pall Mall Gazette*, bien que ce navire ait fait de la contrebande de guerre, par égard pour les personnes dont il dépend directement, il y avait lieu d'user de ménagements d'autant plus que dans le personnel cosmopolite des douanes impréiales plusieurs Français ont d'importantes situations[2]. » Quoi qu'il en soit le capitaine fut fait prisonnier et transféré avec son état-major sur différents navires.

Quant au *Feï-Ho* il fut placé sous le commandement du lieutenant de vaisseau Vuillaume, puis il se rendit à Kelung auprès de l'amiral Courbet qui prononça la validité de la prise et l'utilisa pour les besoins de la croisière. Les marins chinois y compris le cuisinier et le maître d'hôtel du capitaine ne firent aucune difficulté de continuer leur service[3].

1. M. Loir, *op. cit.*, p. 220.
2. *Le Temps*, 14 novembre 1884.
3. E. Duboc, *op. cit.*, p. 150.

La seconde capture que nous avons mentionnée fut celle du *Ping-On*. C'était un bâtiment chinois qui fut saisi naviguant sous pavillon anglais. Il portait à bord 750 hommes de renfort destinés à Formose, 17 officiers et 3 mandarins d'un grade élevé. Ces derniers étaient porteurs de dépêches officielles destinées au général chinois commandant les troupes de Formose, ils purent les jeter à la mer avant qu'on ait pu s'en emparer.

Ce vapeur était un de ces nombreux navires cosmopolites qui sillonnent les mers de Chine. Le capitaine, qui était un nommé Corozzi, avait dès le mois d'octobre 1884 offert ses services à l'amiral Courbet comme pilote. Accepté par l'amiral, il n'avait pas tardé à résilier son engagement, et s'était ensuite adressé au gouvernement chinois qui lui avait donné le commandement du *Ping-On*. Ce navire, nous l'avons dit, était de nationalité chinoise. Tout d'abord il avait appartenu à la Compagnie Russel qui l'avait vendu au taotaï de Formose. Mais pour éviter qu'il fût capturé il avait été inscrit à Shanghaï comme appartenant à des propriétaires anglais. C'était une vente fictive comme celles dont nous avons déjà parlé. La destination de ce navire était de violer le blocus.

L'amiral Courbet avait eu de fréquents renseignements sur les missions du *Ping-On*, soit par l'intermédiaire de M. Patenôtre, soit par le capitaine Corozzi lui-même qui se prétendait entièrement dévoué à la cause française. Ces missions constituaient en transports d'hommes, d'armes, de munitions et d'argent, soit sur la côte sud-est de Formose où le blocus n'était pas déclaré, soit aux Pescado-

res. Une fois aux Pescadores les chargements parvenaient à Formose de la manière que l'on sait. Peu de jours avant la prise des Pescadores, M. Patenôtre était entré en pourparlers avec le propriétaire fictif du *Ping-On* qui, d'accord avec le capitaine Corozzi, s'engageait moyennant certaine indemnité à livrer le bâtiment. Le capitaine profita de son passage aux Pescadores pour proposer à l'amiral de faire capturer son navire à un endroit qu'il lui désignerait dans la zone sud. Les faits se passèrent comme il avait été convenu, le d'*Estaing* envoyé à cet endroit le captura. Après l'évacuation des prisonniers, une fouille dans tout le navire fit découvrir 10.000 piastres et 8 lingots d'argent[1].

Tels furent les captures de navires appartenant aux Chinois. Voyons quelles furent les captures de vaisseaux neutres.

A vrai dire, il n'y en eut pas. Beaucoup de circonstances contribuèrent à ce résultat, les navires neutres étaient meilleurs marcheurs que les Chinois; ils possédaient des équipages européens et des officiers habiles; enfin ils ne faisaient que contribuer pour une certaine part, au blocus, en transportant la contrebande de guerre entre la Chine et les Pescadores et sur des points de la côte de Formose où ne s'appliquait pas le blocus. Un seul d'entre eux fut capturé, le *Wawerley*, encore ne fut-il pas capturé par l'escadre de blocus[2]. C'est lui qui avait débar-

1. M. Loir, *op. cit.*, p. 206.

2. Il fut pris par les navires qui bloquaient l'entrée du Yang-tsé pour intercepter le riz à destination des provinces septentrionales de la Chine.

qué à Formose l'artillerie Krupp qui avait causé tant de mal aux colonnes françaises. Ce navire avait poussé si loin l'audace, qu'il allait jusqu'à faire annoncer dans les journaux le jour où il partirait et la destination qu'il avait reçue. Il fut capturé portant un tonneau de salpêtre et quinze tonneaux de barres d'acier destinés à faire des canons de fusils.

Ces captures au nombre de trois pouvaient donc se ranger sous deux dénominations différentes. Un navire chinois portant pavillon chinois. Un navire chinois portant pavillon anglais que devinrent-ils? Le gouvernement français désireux de régler ce différend sans mécontenter les puissances neutres donnant en cela raison aux réclamations de sir Robert Hart au sujet du Feï-Ho, consentit à la restitution des bâtiments saisis. Ce dernier navire fût rendu au gouvernement chinois pendant l'armistice, le *Ping-On* à ses propriétaires dès la conclusion de la paix.

Nous avons vu quel était le sort réservé aux navires capturés, nous allons voir maintenant ce que devinrent les cargaisons et les équipages.

Les jonques capturées représentaient des valeurs de chargement assez considérables ; le port de Tamsui en construisait, qui portaient jusqu'à 3.000 piculs de riz, c'est-à-dire 50.000 kilogs et qui étaient montés par 26 hommes d'équipage.

Leur chargement se composait, outre la contrebande de guerre, c'est-à-dire le salpêtre, la poudre, le plomb, les munitions de toutes sortes et le matériel de tous modèles, d'opium en très grande quantité, de riz, d'objets d'alimen-

tation d'étoffes, quelques-uns mêmes comprenaient de l'argent monnayé ou en lingots. Ces cargaisons étaient considérables, on a parlé même de chargements valant 150.000 dollars. Qu'allaient-elles devenir une fois saisies.

On commençait par mettre de côté après les avoir inventoriées toutes les marchandises qui pouvaient servir au corps d'occupation de Formose ou à l'escadre de blocus et on les dirigeait aussitôt sur les magasins de Kelung. Le reste était dirigé sur Saïgon où on les vendait. Ce choix, qui s'imposait parmi les objets capturés, permettait donc à la flotte de vivre pour ainsi dire, mais dans une part très minime, hâtons-nous de le dire, sur les prises qui étaient faites. Aussi, dans la crainte d'un tel résultat, les mandarins, aggravant encore à leur égard les effets du blocus, défendirent-ils l'exportation du riz, de peur que la capture des jonques eût fourni des vivres à l'escadre française.

Quant à l'argent, il entrait directement dans la caisse du Trésor. Cependant ces transports d'argent furent moins nombreux qu'on ne l'eût cru tout d'abord. On soupçonna en effet une maison de banque anglaise, ayant une succursale à Kelung, de s'entremettre pour les transports d'argent sans danger aucun. Les lettres en effet passèrent; toujours sans défiance lorsqu'elles étaient adressées à des résidents étrangers ; cependant, au mois de février, l'amiral Courbet qui avait autorisé le débarquement de ces lettres, suspendit son autorisation, la poste auxiliaire d'Amoy ayant laissé passer des lettres adressées aux Chinois.

Nous avons vu jusqu'ici l'escadre française saisissant les

marchandises, saisissant les navires ; une question se pose? Ces saisies étaient-elles faites conformément aux règles adoptées pour le blocus? étaient-elles licites ?

En règle générale toute prise doit être jugée ; avant ce jugement le droit du capteur n'est qu'un droit éventuel. En France, la juridiction qui est appelée à statuer à cet effet est le conseil des prises, quant à l'enquête préliminaire elle est faite sur les lieux mêmes par une Commission chargée de faire les premières constatations.

Lors du blocus de Formose, le conseil des prises fonctionna régulièrement et la commission d'enquête fut représentée par le conseil d'administration du vaisseau amiral *Le Bayard*.

Que devenaient les officiers et les équipages ? D'après la théorie française [1], les équipages et les officiers capturés sur des navires de nationalité ennemie, sont considérés comme prisonniers de guerre ; quant aux passagers, dans le sens le plus vague du mot et nous entendons par là toute personne qui se trouve à bord sans avoir à y accomplir un service déterminé, ils sont libres. Il y a cependant une exception importante à faire ; ils sont libres si toutefois ils n'appartiennent pas ou ne sont pas destinés aux armées de terre ou de mer ennemies.

Ce furent les principes qui furent appliqués au blocus de Formose. Les officiers, quoique anglais pour la plupart, furent faits prisonniers et répartis sur les navires de l'escadre. Une seule exception fut faite ; ce fut en faveur du capitaine Corrozi, commandant le *Ping-On*. Il fut placé

1. Instructions pour la guerre franco-allemande, 1870-1871.

sur navire qui le conduisit à Hong-Kong. C'était sans doute une des conditions qu'il avait stipulées avec l'amiral Courbet pour la reddition de son bâtiment. Quant aux équipages ils furent de même faits prisonniers. Dans une dépêche adressée de Hong-Kong du *Temps* et dont nous avons cité la première partie, il était dit ensuite : « Les équipages sont ou massacrés ou emmenés à Kelung. Là ils sont traités de la façon la plus barbare [1]. » Nous avons déjà montré, pour un autre objet, l'exagération évidemment hostile, du ton de cette dépêche. Restons dans la réalité des faits. Il n'y eut pas d'équipages massacrés et surtout il n'y eut pas de prisonniers qui furent traités de la façon la plus barbare. Il n'y eut de tués que les équipages des navires qui essayèrent par la fuite à se soustraire à la visite des croiseurs et qui durent être poursuivis à coups de boulets.

On tint, vis-à-vis des prisonniers, une ligne de conduite qui ne fut pas toujours identique à elle-même et qui varia suivant qu'on se place à une phase ou bien à une autre.

Les prisonniers qui étaient faits sur les jonques étaient envoyés à Kelung. Là, on les employait, soit à des travaux de terrassement et de construction, soit au transport du matériel et des vivres, du quai de débarquement aux magasins à terre. Il n'y avait là aucune rigueur de la part des commandants français, c'est le sort commun à tous les prisonniers de guerre. De plus, on sait que ces troupes de renforts étaient inscrites sur les manifestes sous

1. *Le Temps*, 4 février 1885.

le nom de coolis, on ne violait donc pas la destination primitive de ces pseudo-coolis en les employant à des ouvrages de ce genre. Dans un pays comme Formose, accidenté et où les voies de communication se réduisaient à des sentiers boueux, ils rendirent les plus grands services. Et ces services furent d'autant plus importants que les troupes chinoises terrorisant la population de Kelung avaient fait le vide autour du corps d'occupation [1]. Ce fut la première phase.

Mais bientôt, leur nombre s'accroissant de jour en jour, ce fut une véritable menace suspendue au-dessus de l'armée d'occupation. Aussi, vers la fin du mois de janvier, l'amiral Courbet résolut-il de s'en défaire. « Les prisonniers que vous ferez, écrivait-il, ne seront plus envoyés à Kelung, vous voudrez bien les mettre désormais sur le bâtiment qui va à Hong-Kong. Celui-ci devra les déposer, soit dans les jonques aux approches de ce port, soit sur l'une des nombreuses îles habitées qui se trouvent aux environs [2]. » Ainsi donc, dans une première phase, on fit des prisonniers par besoin, dans la deuxième, les équipages furent remis en liberté. Naturellement on ne leur demanda pas leur parole de ne pas reprendre les armes, c'eût été peine perdue, d'ailleurs nul n'avait le droit de les y obliger.

1. Duboc, p. 151.
2. Instructions au commandant de la *Triomphante*, 24 janvier 1885.

CHAPITRE V

FIN DU BLOCUS DE FORMOSE

Le blocus de Formose ne prit fin que lorsque les pourparlers en vue de la paix eurent abouti à une convention qui mettait fin au conflit franco-chinois.

Depuis le commencement du blocus de Formose, les hostilités avaient repris avec vigueur au Tonkin après l'arrivée des renforts. D'abord bornées au Delta, on avait dû, pour le protéger, s'emparer des places fortes qui en sont la clef. Puis, sous la menace de l'invasion par trois colonnes chinoises, on avait étendu le cercle des opérations ; une colonne française, après avoir brisé l'invasion avait repoussé l'ennemi jusqu'à la porte de Chine et pris Lang-Son. Mais, devant des forces supérieures, elle avait dû battre en retraite précipitamment laissant derrière elle de trop nombreux morts.

Pendant ce temps, l'escadre de l'amiral Courbet n'était pas restée inactive, divisée en deux groupes, elle avait continué à peser d'un poids très lourd sur les déterminations de la Chine. Le premier groupe était resté à Formose pour maintenir le blocus, le second opérait à l'em-

bouchure du Yang-tsé et arrêtait les cargaisons de riz parties du Sud à destination de Pékin et des provinces septentrionales. Cette croisière du riz, dont nous avons déjà parlé succinctement à l'occasion de la mise en vigueur du Foreign entlistement act, avait été réclamée avec une grande insistance par l'amiral Courbet, afin de réduire la Chine par la famine.

Ce résultat de la proclamation de neutralité de l'Angleterre avait provoqué les réclamations des puissances neutres. Pourtant elle se justifiait en fait par des considérations utilitaires et en droit parce que les chargements de riz figuraient l'impôt en nature, et servaient à la paye des soldats chinois. On avait donc passé outre.

Tout à coup, on apprit que les pourparlers qui n'avaient jamais cessé d'exister, étaient sur le point d'aboutir. Les Chinois, pressés au Tonkin, à Formose, sous la menace d'une famine, heureux peut-être de la retraite de Lang-Son qui « leur sauvait la face », allaient enfin se décider à traiter.

Le 4 avril 1885, le protocole suivant était signé entre M. Billot, directeur des affaires politiques au Ministère des affaires étrangères et le représentant du gouvernement chinois.

Article 1er. — D'une part, la Chine consent à ratifier la convention du 11 mai 1884, et d'autre part la France déclare qu'elle ne poursuit pas d'autre but que l'exécution pleine et entière de ce traité.

Article 2. — Les deux puissances consentent à cesser les hostilités partout aussi vite que les ordres pourront

être donnés et reçus, et la France consent à lever immédiatement le blocus de Formose.

Article 3. — La France consent à envoyer uu ministre dans le nord, c'est-à-dire à Tien-Tsin ou à Pékin pour arranger le traité détaillé et les deux puissances fixeront alors la date pour le retrait des troupes.

A ce protocole était annexée une note explicative réglant en détails l'évacuation du Tonkin :

1° Aussitôt qu'un décret impérial aura été promulgué, ordonnant la mise à exécution du traité du 11 mai 1884, enjoignant par conséquent aux troupes chinoises qui se trouvent actuellement au Tonkin de se retirer au delà de la frontière, toutes les opérations militaires seront suspendues sur terre et sur mer à Formose et sur les côtes de Chine : Les commandants des troupes françaises au Tonkin recevront ordre de ne pas franchir la frontière ;

2° Dès que les troupes chinoises auront reçu l'ordre de repasser la frontière, le blocus de Formose et de Pakhoï sera levé et le ministre de France entrera en rapports avec les plénipotentiaires nommés par l'empereur de Chine pour négocier et conclure dans le plus bref délai possible un traité définitif de paix, d'amitié et de commerce.

. . . .

3° Pendant toute la durée de l'armistice et jusqu'à la signature du traité définitif, les deux parties s'engagent à ne porter à Formose ni troupes, ni munitions de guerre.

Le traité définitif fut signé le 9 juin 1885. Comme il est naturel, la fin du blocus de Formose suivit la conclusion

des préliminaires de paix, l'article 2 ne laissait aucun doute à cet égard. « Les deux puissances consentent à cesser les hostilités partout... et la France consent à cesser immédiatement le blocus de Formose. » La levée du blocus était subordonnée à l'ordre donné par l'empereur aux troupes chinoises de repasser la frontière [1].

L'engagement pris par la Chine de ne transporter à Formose ni troupes ni matériel de guerre n'était pas sans présenter une difficulté. Étant donnée la mauvaise foi des Chinois en matière diplomatique, mauvaise foi que la France avait éprouvée à Bac-Lé ; étant donné d'autre part que l'article 2 du protocole exigeait la levée immédiate du blocus, comment était-il possible de contrôler si les Chinois n'opéreraient pas en sous-main les transports qu'elle s'était interdit de faire. Nul texte n'en parlait ; un télégramme vint dissiper cette incertitude. Après avoir dicté à l'amiral la conduite qu'il aurait à suivre lors de la levée du blocus, il continuait ainsi : « Jusqu'à la conclusion définitive de la paix, vous conserverez le droit de visite sur les navires chinois et neutres et vous continuerez à saisir la contrebande de guerre [2]. »

Dès lors pendant l'armistice, la situation fut la suivante, le blocus étant levé, les relations commerciales pouvaient reprendre, mais sous la surveillance de l'escadre française, qui conservait toujours son droit de visite et son droit de saisir la contrebande de guerre.

Cette situation dura jusqu'à la conclusion de la paix ;

1. Paragraphe 2 de la note explicative du Protocole.
2. Télégramme du 10 avril.

dès le 9 avril, le commerce anglais ayant été informé de bonne heure des nouvelles dispositions, des bâtiments étaient partis pour Formose afin d'en profiter immédiatement[1].

Le 8 juin l'amiral Courbet recevait le télégramme suivant du ministre de la marine :

« Traité de paix sera signé immédiatement, donnez des ordres à vos capitaines pour cesser visite des navires et lever l'interdiction du riz, dès qu'ils auront reçu avis que le traité est signé. Mon intention est de laisser le *Bayard* à vos ordres pour rentrer si vous voulez. » Le lendemain la paix était signée, le 11, l'amiral Courbet mourait en rade de Makung.

Le conflit avec la Chine était terminé à la satisfaction de la France. En même temps aussi se terminait cette longue et pénible croisière qu'avait été le blocus de Formose.

Qu'allaient devenir ces forces navales les plus grandes peut-être qui avaient été réunies depuis longtemps ? Une note parue au *Journal officiel* était ainsi conçue : « Par suite de la reprise des relations pacifiques avec la Chine, le gouvernement a décidé la dissolution de l'escadre de l'Extrême-Orient à la date du 25 juillet et la reconstitution à cette même date de la division navale sous le titre de « Division navale de l'Extrême-Orient » dont le contre amiral Lespès exercera le commandement en chef[1]. »

1. M. Loir, *op. cit.*, p. 205.
1. *Journal officiel*, 30 juillet 1885.

QUATRIÈME PARTIE

JUGEMENT SUR LE BLOCUS DE FORMOSE

Maintenant que nous avons exposé dans tous leurs détails, les événements qui ont précédé et causé le blocus de Formose ; maintenant que nous avons examiné comment ce blocus s'est poursuivi durant toute cette campagne et comment il a pris fin ; il ne nous reste plus qu'à examiner les critiques qui ont été faites à son sujet. Nous pourrons ensuite, en toute connaissance de cause, examiner si ce blocus a été un précédent heureux au point de vue du droit des gens.

Le blocus de Formose peut être examiné sous deux angles ; au point de vue utilitaire et au point de vue du droit des gens.

Le blocus de Formose, d'abord, a-t-il été nécessaire ? Nous avons vu dans la première partie, comment pour venger la mort des soldats français au guet-apens de Bac-Lé, le gouvernement français devant l'attitude indécise et les irrésolutions de la Cour de Pékin, avait dû recourir à la politique des représailles. Nous avons assisté au premier acte de cette politique, au bombardement de

Fou-Tchéou, suivi immédiatement d'un résultat, le décret d'évacuation. Nous avons vu que pour décider le gouvernement chinois au paiement de l'indemnité, le gouvernement français s'était résolu à occuper l'île de Formose en même temps qu'il continuait l'occupation du Tonkin ; enfin nous avons constaté en présence de la proximité presque immédiate de la côte de Chine qui permettait l'envoi continuel de renforts à Formose qu'un blocus de l'île était nécessaire. Il fut réclamé par tout le monde, aussi bien par les adversaires mêmes de cette politique de représailles qu'on ne pouvait plus abandonner sans paraître faiblir, que par les partisans de l'occupation de Formose.

Le blocus fut-il utile? Sans aucun doute l'occupation de Formose, renforcée par le blocus de l'île, eût un résultat appréciable ; d'ailleurs, comme le disait J. Ferry, il eût été vraiment extraordinaire que la mesure prise par la France n'eût pas au moins autant d'effet, que la même mesure prise par le Japon en 1874. Mais cela n'est qu'une considération générale plutôt applicable à l'occupation qu'au blocus lui-même.

Les effets du blocus furent nombreux au point de vue de la gêne immense causée au commerce de cette île, aussi bien qu'au point de vue des pertes subies par le gouvernement chinois.

Le commerce de Formose fut profondément atteint durant les six mois que dura le blocus ; au 15 novembre déjà et la situation s'aggrava par la suite, les articles d'importation avaient déjà doublé de valeur. On payait la

caisse d'opium plus de 2.000 taels, c'est-à-dire 14.000 fr. environ et les détenteurs comptaient la revendre encore plus cher [1].

Quant aux pertes subies par le gouvernement chinois, elles furent considérables et peuvent se chiffrer par plusieurs millions de francs. Elles venaient d'abord de l'arrêt des mines de houilles, elles naissaient enfin de l'interruption des relations commerciales dont la répercussion se faisait sentir sur les douanes. Du mois d'avril au mois de juillet 1884, les recettes des douanes pour les ports de Tamsui et Takao avaient été de 205.463 taels c'est-à-dire 1.448,514 francs. On juge d'après ces chiffres ce que les six mois de blocus firent perdre au gouvernement chinois. Encore la statistique fournie plus haut était-elle incomplète, ces chiffres étant ceux qu'avait publiés l'administration européenne des douanes et ne comprenant que les droits perçus sur les produits échangés sous pavillon étranger. Mais ce n'était pas là la plus grande part du commerce. Nous avons vu combien était actif le commerce qui se faisait par le moyen de ces jonques primitives si fort en honneur en Chine. Elles payaient elles aussi des droits, mais ces droits étaient perçus par des douanes locales relevant directement des mandarins. Or ces douanes ne comportaient pas de publication officielle car les mandarins, suivant la coutume chinoise, s'enrichissant aux dépens de l'État, ne tenaient pas à publier leurs recettes. Cependant on peut se faire une idée de ce commerce lorsqu'on saura que les jonques

1. *Le Temps*, 1er janvier 1885.

commerçaient avec tous les ports de Formose, les Pescadores et la côte de Chine [1].

A ces effets s'en joignirent d'autres, mais ceux-là moins considérables qu'on ne l'aurait espéré. Ce blocus eût précisément peu de résultats là où on en attendait beaucoup. Sans aucun doute, le blocus gêna, même considérablement les transports de troupes à destination de Formose, mais atteignit-on le but que l'on s'était proposé c'est-à-dire l'impossibilité complète de toute communication ? Nous avons vu que non.

Ce blocus eut-il des effets funestes au point de vue de la campagne qui se poursuivait au Tonkin ? On serait tenté de le croire en lisant certain passage écrit à ce sujet. Le contre-coup du rassemblement des vaisseaux à Formose se fit sentir d'une façon inattendue au Tonkin. « Les pirates reparurent en redoublant leurs méfaits, l'amiral Courbet en employant vingt-trois des vingt-cinq bâtiments de haut bord de son escadre à essayer d'intercepter les communications entre Formose et le continent chinois, il n'y avait plus que deux avisos à croiser sur les côtes du Tonkin, le *Parseval*, l'*Hamelin*, quant aux canonnières de la flottille elles étaient indisponibles les unes employées aux reconnaissances, les autres ne pouvant tenir la mer [2]. »

Cette assertion est-elle exacte et le fait se serait-il produit quand bien même le blocus n'eût jamais été déclaré? Tout porte à le croire ; si le blocus n'avait pas été déclaré, les forces navales, suivant le plan de l'amiral Courbet, se-

1. *Le Temps*, 31 octobre 1885.
2. Huart, *La guerre illustrée*, p. 459.

raient remontées vers le nord au lieu de rester dans l'inaction au Tonkin où elles n'auraient eu aucun rôle à jouer. Les mêmes conditions existant la piraterie aurait sévi de même.

Et maintenant que nous avons en main tous les renseignements, demandons-nous quels furent les résultats? On ne peut s'empêcher de les trouver peu considérables, si on les compare à l'effort donné. Mais ce n'est pas ainsi qu'il faut juger les choses. Ce blocus s'imposait, si on voulait conserver la possession de Kelung. Sans doute les résultats auraient pu être meilleurs, néanmoins, par la gêne apportée au commerce, par les pertes douanières subies par le gouvernement chinois, enfin par la gêne causée aux opérations chinoises de Formose, il fut d'un grand poids dans la conclusion de la paix. Aussi ne fût-ce pas sous cet aspect que se produisirent les critiques. Prenons maintenant le point de vue du droit des gens.

Le blocus de Formose fut violemment attaqué par les jurisconsultes. On réédita à son sujet les critiques d'usage contre le blocus pacifique en général, abus de force des forts contre les faibles, violation des droits des neutres lorsqu'on saisit leurs vaisseaux. Quoi qu'il en soit, les critiques qu'on fit s'adressèrent toutes au blocus de Formose en tant qu'il fût au blocus pacifique; quant à la dernière période, celle où le blocus devint un blocus de belligérants, elle fut considérée par tous comme parfaitement licite et à l'abri de tout reproche.

On a soutenu que « l'état de représailles » n'avait jamais existé que dans l'esprit des hommes d'État français et

que par conséquent le blocus de Formose était un blocus de belligérants.

« Il y a représailles, dit M. de Martens, si l'État contre lequel elles sont exercées n'y répond pas par des actes d'hostilités ; si au contraire il ouvre à son tour les hostilités, c'est la guerre[1]. »

« Les représailles ne doivent atteindre directement ni les autres états, ni leurs nationaux. » « S'il n'y a pas guerre, il n'y a pas de neutres[2]. » Et s'il n'y a pas de neutres, ajouterons-nous, pas de règles de neutralité à observer et par conséquent puisque le blocus pacifique ne doit pas être observé par les neutres il est inutile.

A cette théorie s'oppose la théorie émise pour la première fois par Guizot et qui consiste à dire que s'il n'y a ni la paix ni la guerre, il y a une situation intermédiaire... c'est une guerre localisée. C'est à cette théorie que nous nous rattacherons.

Le blocus s'appliquait aux neutres, lui reproche-t-on, que l'on examine l'histoire contemporaine et l'on verra que parmi les nombreux blocus qui furent déclarés depuis ce temps, le blocus de Formose ne fut pas le seul de son espèce. Quant aux blocus qui ne s'appliquèrent pas aux neutres, ce ne fut pas par l'effet de considérations juridiques, mais sous l'influence de nécessités politiques ou plus simplement par intérêt personnel.

Le texte même de la déclaration de blocus par l'amiral Courbet, n'échappa pas aux critiques. Il aurait fallu, dit-

1. De Martens, *Traité*, t. III, p. 105.
2. De Martens, *op. cit.*, III, p. 105.

on, pour qu'il fût correct, qu'il délimite franchement quel était le sort qui attendrait les navires neutres qui violeraient le blocus. « Les nations amies auraient, au moins, le droit d'apprendre du gouvernement français comment il entend procéder contre les navires qui *tenteraient de violer le dit blocus,* car le renvoi général de la déclaration *aux lois internationales et aux traités en vigueur* ne disait rien, attendu que les premières ne renferment aucune règle sur le blocus pacifique et que les seconds sont également muets sur ce blocus. De même les déclarations de blocus des États isolés ne parlent point du blocus pacifique. Les puissances amies étaient donc en droit d'attendre plus qu'un renvoi aussi général[1]. »

Tout d'abord, nous sommes d'accord, avec l'auteur pour dire que le renvoi aux traités en vigueur suivant son expression « ne dit rien » attendu que les traités qui se sont occupés du blocus, n'ont toujours prévu que les blocus de belligérants. En est-il de même, pour le renvoi aux lois internationales. C'est là où nous nous séparons de l'autre cité. La déclaration de blocus en faisant ce renvoi n'avait en vue qu'une chose : tout navire qui à partir de telle date violera le blocus, qu'il soit neutre ou chinois sera traité conformément à ce que la coutume internationale autorise de faire, il sera saisi purement et simplement. Quant au sort réservé postérieurement au navire, inutile de l'indiquer, la coutume internationale ayant parfaitement défini qu'en ce cas c'est la loi du capteur qui doit être appliquée. Sans doute l'expression de

1. Bulmerincq, *Journal du droit international privé,* 1884, p. 581.

lois internationales était un peu fort, mais le droit international n'offre-t-il pas d'autres exemples confirmant le dicton, la coutume fait loi? Le blocus pacifique n'est-il pas né de la coutume?

La politique même suivie par la France en ce conflit ne trouva pas grâce près du même auteur. Selon lui le blocus pacifique de Formose manquait de motifs juridiques. Parlant du discours prononcé par J. Ferry à la Chambre des députés il continuait : « L'énumération de douze cas de blocus pacifiques ne suffit pas pour légitimer un nouveau cas quand on laisse de côté complètement les causes de ce blocus et encore bien moins quand on reconnaît que ces cas se sont présentés dans des *circonstances très diverses*. On ne peut donc en déduire aucune règle pour justifier le blocus de Formose. L'orateur nomme avec raison le blocus pacifique un *moyen de coercition*, mais comme moyen d'obtenir la réparation due, il faudrait recourir à l'occupation de Formose à titre de gage et non au blocus pacifique de ses ports. Ce blocus n'a donc en réalité pour fondement, que des raisons politiques, notamment « les trois avantages » et aussi l'intérêt, mais non le droit des gens... Il en serait autrement si le blocus était pratiqué à titre de représailles du massacre perfide des soldats français par les Chinois jusqu'à complète réparation. Alors le blocus des ports chinois aurait eu une *cause juste* [1]. »

Le blocus de Formose, basé sur une cause qui n'était pas juste était donc contraire à toutes les lois internationales.

1. Bulmerincq, *Journal du droit international privé,* 1884, p. 582 et s.

La réponse à cet article fut faite par le traducteur même de l'article précité. Après avoir trouvé un peu sévères pour la France les conclusions de l'auteur, il ajoutait : « Il est incontestable, en effet, que ce blocus fut exercé à titre de représailles, car il ne fut qu'un moyen pour arriver à l'occupation totale de l'île, occupation que nous poursuivions à titre de représailles. D'un autre côté, il eut une cause juste : le massacre par trahison de nos soldats [1]. » Nous avons vu d'ailleurs comment le droit acquis par le traité du 11 mai avait été violé à Bac-Lé, comment les réclamations ayant été inutiles, la France avait dû, pour les satisfactions légitimes qu'elle réclamait en arriver aux représailles.

Le blocus de Formose était-il donc aussi contraire aux lois internationales qu'aurait pu le laisser croire la lecture des articles cités [2]. Il est impossible de le prétendre, car les principes admis pour le blocus pacifique n'étaient pas encore absolument fixes. En 1874 à la session de l'institut de droit international, on s'était occupé pour la première fois des règles qui doivent régir les blocus pacifiques. On s'était demandé si le blocus pacifique était un moyen de contrainte légitime, la majorité des réponses avait été négative. Mais depuis ce temps les esprits avaient évolué et certains jurisconsultes, adversaires autrefois des blocus pacifiques, en étaient devenus partisans [3].

1. Beauchet, en note à l'article de Bulmerincq, *Journal de droit international privé*, 1884, p. 582 et s.

2. Voir aussi Geffcken, *La France en Chine et le droit international. Revue de droit international*, 1885, p. 145.

3. MM. Calvo Bluntschli, Gessner, Perels.

En 1884, l'année même de la naissance du conflit franco-chinois, voici quelle était la doctrine à ce sujet.

Le blocus pacifique est légitime à condition :

1° Qu'il ne soit pratiqué qu'à titre de représailles ;

2° Et sous l'observation des règles admises pour les représailles ;

3° Qu'il ait une cause juste indiquée dans l'acte de publication du blocus ;

4° Que les navires de la puissance bloquée soient simplement séquestrés et qu'ils soient restitués après l'acquittement des obligations dont le blocus pacifique a pour but d'assurer l'exécution ;

5° Que les navires neutres soient simplement empêchés d'entrer ou de sortir et qu'ils ne soient ni confisqués, ni séquestrés ;

6° Que le blocus pacifique soit comme le blocus de guerre notifié et effectif et qu'il soit accordé aux navires neutres un délai suffisant pour achever leur chargement et quitter les lieux bloqués ;

7° Que le blocus pacifique soit levé aussitôt que l'obligation qui l'a rendue nécessaire a été acquittée par la puissance bloquée [1].

Notons en passant que ces conditions étaient énoncées par un de ceux qui ont attaqué le plus vivement la légitimité du blocus de Formose. Appliquons-les à ce blocus.

D'abord il est impossible de prétendre que tant qu'il fut blocus pacifique, il ne fut pas opéré à titre de représailles, puisque ce n'était qu'une mesure destinée à facili-

1. Bulmerincq, *Journal du droit international privé*, 1884, p. 578.

ter l'occupation de Formose qui n'était elle-même qu'une mesure de représailles. Quant à la justesse de la cause elle était hors de doute, sans qu'il fût pour cela nécessaire de l'indiquer dans l'acte de publication du blocus, d'ailleurs les correspondances diplomatiques échangées entre la France et les puissances tierces, suffisaient amplement à les avertir, en leur exposant en détail toutes les phases du conflit.

L'auteur exigeait encore que les navires de la puissance bloquée soient simplement séquestrés, ce fut ce qui eut lieu à Formose, le *Feï-Ho* fut rendu du gouvernement chinois dès la signature de l'armistice quant au *Ping-On* et au *Wawerley* ils furent rendus à la paix.

Cependant il ne faut pas oublier que dans le cas du blocus de Formose, il y avait deux phases, un blocus pacifique et postérieurement un blocus de guerre, ce qui aurait pu créer à cet endroit deux situations pour les navires capturés. Quant aux navires neutres, comment pourrait-on arriver sans les menacer de saisie, comme le désirait l'auteur, à les empêcher d'entrer dans la zone bloquée. Ce serait une défense sans sanction, autant dire qu'elle n'existerait pas. Il est intéressant de remarquer néanmoins, qu'en proclamant que les neutres peuvent être empêchés d'entrer dans la zone bloquée ou d'en sortir, l'auteur proclamait l'effet légitime du blocus pacifique vis-à-vis des neutres. D'ailleurs comment aurait-il pu en être autrement en cette occasion ? La flotte à vapeur chinoise vendue sous condition dès le début des hostilités, on se serait trouvé en face de navires chinois naviguant sous pavillon

étranger comme le *Ping-On*. Cependant le gouvernement français voulant user de générosité consentit à rendre toutes les prises.

Tel était l'état du droit au moment où s'ouvrit le blocus de Formose.

En 1885 fut nommée une commission au sein de l'Institut de droit international et qui fut chargé d'étudier en détails les conditions de légitimité du blocus pacifique et d'en donner des règles. Voici le résumé des résolutions qui furent votées en 1887:

1° Le blocus pacifique n'est pas contraire au droit des gens sous les conditions suivantes;

2° Les navires sous pavillon étranger doivent pouvoir entrer et sortir librement des ports bloqués;

3° Le blocus doit être déclaré, notifié officiellement et maintenu par des forces suffisantes;

4° Les navires de la puissance soumise au blocus peuvent être séquestrés puis restitués avec leurs cargaisons à la fin du blocus, mais sans pouvoir réclamer d'indemnité[1].

Ces règles éminemment protectrices des intérêts des neutres auraient-elles pu recevoir leur application au cas qui nous occupe, en ces contrées où tous les navires neutres se transformaient en forceurs de blocus? Nous ne le croyons pas, surtout dans ces pays lointains où seulement on trouve cette espèce de vapeurs cosmopolites qui naviguent pour la plupart sans avoir parmi leurs papiers de bord, l'acte de propriété du navire.

1. Bonfils, *Manuel de droit international public*, 2e édition, p. 513.

Et maintenant élargissant la question, nous allons nous demander si le blocus de Formose fut un précédent heureux dans cette question encore indécise des blocus pacifiques. Il fut légitimité, on l'a vu par des intérêts variés et par une politique très large vis-à-vis des neutres. Leurs droits furent respectés autant que le permirent les nécessités du moment. Sans doute cette interdiction de commercer imposée aux neutres leur causa de grands préjudices ; mais quand on sait comment la plupart de leurs vaisseaux ont agi dans la circonstance, on voit qu'il était impossible de ne pas les englober dans l'interdiction.

A notre avis, sur un point seulement, ce ne fut pas un précédent heureux pour les blocus pacifiques à venir, nous voulons parler de la manière dont fut entendue à ce moment l'effectivité. Il est regrettable qu'on se soit contenté de demi-mesures et qu'après avoir promis beaucoup dans la déclaration de blocus, on se soit contenté de trop peu.

Mais si le blocus de Formose ne fut pas conforme à cette règle, créant ainsi un précédent fâcheux, on ne peut que se féliciter des résultats qui s'en suivirent et dont l'humanité lui est redevable et nous terminerons en citant le jugement d'un jurisconsulte au sujet de ce blocus: « Considéré en soi et indépendamment des règles si mal définies du droit des gens, ce blocus nous apparaît comme une mesure dont en somme l'humanité a profité. Il est positif que l'un et l'autre peuple (la France

1. Calvo, tome III, page 543.

et la Chine), lui en sont redevables d'avoir échappé à toutes les calamités qu'eussent sûrement entraîné les longueurs et les vicissitudes d'une guerre complète et lointaine. »

Vu *le doyen*,
GLASSON.

Vu *le président*,
L. RENAULT.

Vu et permis d'imprimer :

Le vice-recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

APPENDICE

Modèle n° 1.

NOTIFICATION DU BLOCUS AUX NAVIRES RENCONTRÉS

Je soussigné [1]....., officier du [2]..... français le [3]..... agissant en vertu des ordres donnés à M [4]..... commandant en chef de l'escadre de l'Extrême-Orient, notifie par la présente inscription sur le registre du bord du [5]..... le blocus de.....

Ce blocus comprend.....

En foi de quoi, j'ai signé et apposé le cachet du bord [6].

Le

Cachet du bord. *Signature* [7].

1. Grade.
2. Croiseur-canonnière, etc.
3. Nom du bâtiment.
4. Nom du commandant.
5. Nom du bâtiment auquel le blocus est notifié.
6. Indiquer l'endroit où le blocus a été notifié.
7. D'après E. Duboc, *op. cit.*

MODÈLE n° 3.

NOTIFICATION A FAIRE AUX JONQUES VISITÉES[1]

Le vice-amiral Courbet, commandant en chef des forces navales françaises, ayant déclaré le blocus de Formose, le navire ou la jonque chinois visité le..... ne devra plus se représenter devant un navire bloqueur sous peine de confiscation ou de destruction.

(Signature du commandant du croiseur.)

Timbre du bord.

Nota. — Faire des copies qui seront délivrées aux bâtiments visités. Toute jonque visitée sera marquée à l'extérieur à babord devant, soit au ciseau, soit au fer rouge d'un V ayant au moins 25 centimètres de hauteur.

1. D'après E. Duboc, *op. cit.*

Modèle n° 3.

NOTIFICATION DE LÉVÉE DU BLOCUS[1]

Nous, soussigné, vice-amiral Courbet, commandant en chef les forces navales françaises de l'Extrême-Orient.

Vu les préliminaires de paix portant armistice qui viennent d'être signés à Paris.

Déclarons :

Le blocus de la côte et des ports de..... est levé.

A bord du *Bayard*, le.....

(Signature de l'amiral.)

Timbre du vice-amiral, commandant en chef.

1. D'après E. Duboc, *op. cit.*

BIBLIOGRAPHIE[1]

ANONYME, *La Chine.*

Note sur la campagne du 3e étranger.

L'amiral Courbet (L'affaire de la Rivière Min).

L'amiral Courbet, par un ami de la Famille.

Les affaires de l'Indo-Chine, 1885.

L'Avenir de la France au Tonkin, 1885.

L'amiral Courbet, sa vie, sa correspondance.

Les dépenses de l'expédition du Tonkin.

La politique française au Tonkin (Nouvelle Revue, 1883).

Les préliminaires de paix avec la Chine (Revue politique et littéraire, 1887).

Dans les mers de Chine (Gazette géographique, 1885).

L'affaire du Tonkin, par un diplomate.

ALLARD, *Les dépenses du Tonkin,* 1886.

ANTONINI, *L'Annam, le Tonkin et l'intervention française en Extrême-Orient.*

BADIER, *Au Tonkin,* 1894.

BARCLAY, *Les blocus pacifiques (Revue de droit international et de législation comparée,* t. XIX.

BAUDE-DE-MAURCELEY, *Le commandant Rivière et l'expédition du Tonkin.*

BAUDENS, *Deux années au Tonkin,* 1887.

BAUDENS, *Notice sur les typhons des mers de Chine et du Japon (Revue maritime et coloniale,* 1885).

BIZEMONT (de), *L'Indo-Chine française,* 1884.

BOISSET, *A travers le Tonkin pendant la guerre.*

1. Cette bibliographie peut également servir à l'étude de la question du Tonkin.

BOUINAIS ET PAULUS, *La marine et les troupes coloniales en Cochinchine (Revue maritime et coloniale,* 1884).
— *Le protectorat du Tonkin (Bulletin de la Société des études maritimes et coloniales,* 1884).
BRUNOY, *Les responsabilités de l'affaire du Tonkin (Spectateur militaire,* 1885).
BULMERINCQ, *Journal du droit international privé,* 1884.
CARTERON, *Souvenirs de la campagne du Tonkin.*
CHABROL (commandant), *Les opérations militaires au Tonkin.*
CHARMES, *La politique coloniale et l'alliance anglaise (Revue politique et littéraire,* 1884).
CHAUVEAU, *Le droit des gens.*
COLQHOUN, *Autour du Tonkin.*
— *Une alliance commerciale anglo-chinoise. Nationale Review,* 1883.
CONTENSON (de), *L'art militaire et la diplomatie des Chinois,* 1885.
COURTOIS, *Le Tonkin français contemporain.*
CORDIER, *Bibliographie des ouvrages relatifs à Formose,* 1892.
— *Le conflit entre la France et la Chine,* 1883.
DABRY-DE-TIERSAINT, *La solution de la question du Tonkin,* 1885.
DESPLANTES, *L'amiral Courbet et le Tonkin,* 1892.
DUBOC, E., *35 mois de campagne en Chine,* 1898.
DUBOC, E., *Le droit de visite et la guerre de course.*
DUPUIS (Jean), *Le Tonkin et l'intervention française,* 1898.
— *Les origines de la question du Tonkin,* 1895.
DUSSAUSSOIS, *L'amiral Courbet et le Tonkin,* 1886.
FAMIN (commandant), *Au Tonkin,* 1894.
FAUCHILLE, *Du blocus maritime.*
FAYE (J. de la), *Histoire de l'amiral Courbet.*
FERRY J., *Le Tonkin et la Mère patrie,* 1890.
FIGARO (le), 1884-1885.
FOUCAULT-DE-MONDION, *La vérité sur le Tonkin,* 1889.
GANNERON, *L'amiral Courbet,* 1885.
GARNOT (capitaine), *L'expédition de Formose (1884-1885),* 1894.
GEFFCKEN, *Le blocus pacifique (Revue de droit international et de législation comparée,* t. XIX).
— *La France en Chine et le droit international (Revue de droit international et de législation comparée,* t. XVII).

GERVAIS, *Les héros du Tonkin, l'amiral Courbet,* 1885.
— *La diplomatie chinoise (Revue politique et littéraire,* 1884).
Li-Hung-Chang et le gouvernement français (Revue politique et littéraire, 1884).
La conquête du Tonkin (Revue scientifique, 1885 et 1886).
GROS (J.), *Origines de la conquête du Tonkin.*
GUILLON, *Le conflit franco-chinois,* 1885.
HÉRISSON, *Journal d'un interprète en Chine,* 1886.
HUARD, *La guerre illustrée,* 1885.
IMBAULT-HUART, *L'Ile de Formose,* 1893.
Instructions nautiques sur les mers de Chine, 1884.
JULIEN, *L'amiral Courbet d'après ses lettres,* 1889.
KREITMANN, *Le service du génie au Tonkin.*
LACOTE, *Note sur les ports chinois ouverts au commerce étranger.*
LAFITTE, *La vérité sur le Tonkin,* 1888.
LAVOLLÉE, *Le commerce dans l'Extrême-Orient et la question du Tonkin.*
LE BAILLY, *La guerre du Tonkin,* 1885.
LECOMTE, *Le corps expéditionnaire du Tonkin.*
— *Lang-Son.*
LEDIEU, *L'amiral Courbet.*
LEHAUTCOURT, *Les expéditions françaises au Tonkin,* 1888.
LE MYRE DE VILLERS, *Politique coloniale (Nouvelle Revue,* 1885).
Lettres du Tonkin, octobre 1885.
LIONVAL, *L'amiral Courbet.*
Livre Jaune, Affaires de Chine, 1884-1885.
LOIR (M.), *L'escadre de l'amiral Courbet,* 1886.
LONLAY (Dick), *L'amiral Courbet et le « Bayard »,* 1886.
— *Au Tonkin.*
— *Les combats du général de Négrier au Tonkin.*
LÜTHI, *Souvenirs de cinq ans dans la légion étrangère au Tonkin,* 1888.
LUX, *La question du Tonkin (Nouvelle Revue,* 1885).
MARTELLIÈRE, *La question du Tonkin* (1886).
NORMAN, *Le Tonkin ou la France en Extrême-Orient,* 1884.
ORCET (G. d'), *Le Tonkin, la Chine et l'Angleterre (Revue britannique,* 1884).
P. A. C., *La guerre du Tonkin (Journal des sciences militaires,* 1885).

PELLETAN, *Rapport au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi pour l'ouverture de crédits pour le Tonkin.*

PENE SIEFERT, *La question tonkinoise,* 1885.

PERELS, *Le droit de blocus en temps de paix (Revue de droit international et de législation comparée,* t. XIX).

PHILLIMORE, *Le blocus pacifique (Journal de droit international privé,* t. XXIV).

PISTOYE, *Traité des prises.*

PLANCHUT, *Formose et l'expédition japonaise (Revue des Deux-Mondes,* 1874).

POULLIN, *L'amiral Courbet,* 1886.

POYEN BELLISLE (de), *L'artillerie de Marine à Formose (Mémorial de l'artillerie de Marine).*

RAOUL, E., *Les gages nécessaires,* 1885.

REGIS, *Le Tonkin en 1883,* 1888.

RENAUD, J., *Les ports du Tonkin,* 1886.

La question des ports du Tonkin, 1887.

RIVIÈRE, A., *La guerre avec la Chine,* 1883.

L'expédition du Tonkin, 1885.

ROBIN, *L'amiral Courbet en Orient,* 1893.

ROLLET DE L'ISLE, *Au Tonkin et dans les mers de Chine,* 1886.

ROUSSET DU POMARET, *L'expédition du Tonkin.*

SARRAN, *Études sur le bassin houiller du Tonkin,* 1888.

SARZEAU, *Les Français au Tonkin.*

SINICAE RES, *La situation en Extrême-Orient,* 1896.

SOLAR (Christian), *La campagne du Tonkin,* 1884.

STREIT, *Blocus pacifique (Messager d'Athènes,* 10-22 mars 1897).

Le « *Temps* », 1884-1885.

THIRION, *L'expédition de Formose,* 1898.

TABLE DES MATIÈRES

QUATRIÈME PARTIE

Châteauroux. — Imprimerie et Stéréotypie A. MELLOTTÉE

Châteauroux. — Typographie et Lithographie A. Mellottée.